evo

OTOMOBİL ÖZGÜRLÜKTÜR

2018

PERFORMANS LASTİĞİ TESTİ

Continental ■ Dunlop
Falken ■ Goodyear
Michelin ■ Toyo

McLAREN F1 GERİ DÖNDÜ

Sansasyonel Speedtail efsaneyi yeniden canlandırıyor

402 KM/S, 1050 BG!

+ McLAREN 600LT
Aston Martin Vantage
Yeni BMW Z4

Aralık 2018 Fiyat: 12₺ / KKTC: 14₺
ISSN 1307-4377
2018 11
01
9 771307 437004

MEMLEKETİN SAĞLAM LASTİĞİ LASSA'DAN
MEMLEKET EKONOMİSİNE SAĞLAM DESTEK!
KIŞ LASTİKLERİNDE
%10 İNDİRİM!
ENFLASYONLA
TOPYEKÛN
MÜCADELE
#TürkiyeKazanacak
YERLİ
ÜRETİM
SAĞLAMSA
LASSA

evo
SAYI 245
ARALIK
2018

Editör

Yayıncı
PLUSMEDYA
Yayın, Tanıtım, Medikal Ürünler
Tic. ve Paz. Ltd. Şti.

Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür
Orhan Taşova

Genel Müdür Yardımcısı
Betül Beyza Taşova

Editör
Bahadır Bektaş
bahadir@evodergi.com.tr

Grafik&Tasarım
PLUS MEDYA

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)
Pınar Hiçdurmaz Kayıran

Reklam Müdürü
Remziye Güren

Mali Danışman
Ahmet Biçer

Hukuk Danışmanı
Av. Hüseyin Akkar

Fotoğraf
Alp Emre Göksel

Katkıda Bulunanlar
İsmail Terzi
Ferhat Albayrak
Emrecan Yıldırım
Aktan Aksoy
Gökberk Göksel

İletişim Adresi
Mecidiyeköy Mah. Atakan Sk.
No:15 Ofis No: 20
Şişli / İstanbul
Tel: 0212 441 0 300 (Pbx)

Baskı: KÜLTÜR SANAT BASIMEVİ
Litros Yolu 2 Matbaacılar Sitesi ZB7-ZB11
Topkapı - Zeytinburnu / İstanbul
Tel: 0212 674 00 21-29-46
Sertifika No: 28640

Dağıtım: Dünya Süper Dağıtım A.Ş.
0212 440 29 14

Yayın Türü: Yerel Süreli Aylık
Baskı Tarihi: 27.11.2018

İdare Merkezi: Celaliye Mah. Bağlarbaşı Cad. Beysan Sk. No:11
Büyükçekmece - İST. - Tel: 0212 441 05 04

Her hakkı saklıdır. evo, Dennis Publishing Ltd.'in lisansıyla yayınlanmaktadır. Bu dergide yer alan yazı, makale, fotoğraf ve illustrasyonların elektronik ortamlarda dahil olmak üzere çoğaltılma hakları Dennis Publishing Ltd. ve Plus Medya Yayın, Tanıtım Ltd. Şti.'e aittir. Yazılı ön izin olmaksızın hangi dilde ve hangi ortamda olursa olsun materyalin tamamının yada bi bölümünün çoğaltılması yasaktır. Bu dergi, basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir. Yazı ve fotoğrafların tüm hakları evo dergisine, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.

DÜNYADA EVO editörleri

İngiltere	Nick Trott
Hırvatistan	Nikola Curic
Fransa	Stéphane Schlesinger
Yunanistan	Konstantinos Papatriantafillou
İtalya	Piero Bacchetti
Malezya	Daniel Wong
Birleşik Arap Emirlikleri	Bassam Kronfli
Ukrayna	Igor Kravtsov
Tayland	Chettha Songthaveepol
Slovenya	Matja Koroak
Çek Cumhuriyeti	Petr Ehrlich
Singapur	Sheldon Trollope
Avusturalya	Jesse Taylor
Çin	Shawn Lee
Mısır	Omar Khalifa
Hindistan	Sirish Chandran
Rusya	Anatoly Komzolov
Slovenya	Matjaz Korozak

BUNDAN BİRKAÇ AY ÖNCE, OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN İÇİNDE bulunduğu sıkıntılı durumdan kurtulabilmesi için vergi oranlarında düzenleme yapılması gerektiğini yazmıştım. Sektörün dört gözle beklediği düzenleme Kasım ayına girerken gerçekleşti ve motor hacmi 1.6 litreye kadar olan binek otomobillerin ÖTV oranlarında, hafif ticari araçların da KDV oranlarında dikkat çekici bir indirim yapıldı. Bu düzenleme ile birlikte showroom'lar hareketlendi, satışlar canlandı ve sektör derin bir nefes aldı. Showroom trafiğini yakından görmek için Kasım ayının ilk günlerinde birkaç markanın bayisini dolaştım ve adeta bir bayram havasıyla karşılaştım diyebilirim.

Bu düzenleme öncesinde, yani 2018'in ilk 10 ayında 485 bin adet civarında binek ve hafif ticari araç satışı gerçekleşmişti. ÖTV ve KDV düzenlemesinden önce 550 bin adetin altındaki 2018 pazar tahminlerine karşılık, düzenlemenin ardından ise 600-650 bin bandı konuşulur hale geldi. Markaların belli miktardaki tutarlar için sundukları sıfır faizli kredi seçenekleri de satışları olumlu yönde etkiledi.

Ancak 2019'da pazarın durumu ne olacak, işte orasını kimse kestiremiyor. Otomotiv sektöründe yaşanan canlılığın korunabilmesi için ÖTV ve KDV oranlarında yapılan indirimlerin yeni yılda da devam etmesi gerekiyor, yoksa başladığımız noktaya geri dönmek zorunda kalabiliriz. Sektör yetkililerinin de 2019 için net bir yorum yapamadıklarını görüyoruz, ancak kulağımıza bütçelerde ciddi kesintiler yapıldığı bilgileri geliyor. İşte bu duyumlar da 2019 ile ilgili olarak bizlere az çok fikir veriyor.

Daha önce de belirtmiştim; yaşanan sıkıntılar otomotiv medyasını, özellikle de basılı yayınları ekonomik açıdan oldukça zorluyor. Döviz kurlarındaki artışa paralel olarak yükselen kağıt fiyatları dergi maliyetlerini ciddi şekilde arttırdı. Bunun sonucunda da üzülerek bazı dergilerin kapanmalarına ya da yayın hayatlarına dijital olarak devam etme kararı almalarına tanık oluyoruz. Şu sıralar düzenli şekilde her ay raflara çıkan otomobil dergisi sayısı bir elin parmaklarını geçemiyor ki EVO da bu dergiler arasında yer alıyor. Yaklaşık 10 yıldır kesintisiz baskıya giren dergimizin tüm olumsuz şartlara rağmen 2019'da da bayilerdeki yerini alacağını belirtmek isterim.

Tüm okuyucularımıza keyifli bir Aralık ayı diliyor ve bu ayki editör yazımı küçük bir hatırlatma ile sonlandırmak istiyorum: Kış mevsimi geldi çattı, sürüş güvenliği için kış lastiklerinizi ihmal etmeyin!

Bahadır Bektaş Editör (@Babektas)

instagram.com/evoturkiye

evo

SAYI 246 – ARALIK 2018

İÇİNDEKİLER

KONULAR

44
McLAREN SPEEDTAIL
McLaren F1'in halefi olarak gösterilen Speedtail'in tüm detayları…

52
McLAREN 600LT
McLaren'in "uzun kuyruk" geçmişi ve LT uzantılı en yeni modeli

60
ULAŞILABİLİR KEYİF MAKİNELERİ
Mazda MX-5 RF, Abarth 124 Spider ve Toyota GT86 ile kapışıyor

74
2018 PERFORMANS LASTİĞİ TESTİ
Yılın performans lastiklerini bir araya getirip en iyi ürünü belirliyoruz

DİĞERLERİ

05
HABERLER
Glickenhaus 007
CUPRA'nın markalaşma hikayesi

16
LANSMAN
Fiat Egea Mirror, Yeni Ford Focus, Hankook Ventus S1 evo³

24
YAZARLAR
Ferhat Albayrak, Fırat Fidan ve Kaan Özşenler

82
RÜYA SÜRÜŞ
Henry Catchpole, BMW M3 CSL'i California yollarında sürüyor

İZLENİMLER

030
BMW Z4 M40i

033
AUDI R8 V10 PERFORMANCE

034
HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDi DCT

038
FIAT FULLBACK FULLROCK

040
VOLVO XC40 D4

042
VW AMAROK V6 AVENTURA

Le Mans'a... oradan da eve!

WEC hypercar sınıfında yarışmak üzere hazırlanan Glickenhaus 007, hem yarışı kazanmak hem de sonrasında eve kadar yol almak istiyor

LE MANS 24 SAAT YARIŞI'NI KAZANDIKTAN sonra Paris'e akşam yemeğine gidebileceğiniz bir otomobil hayal edin. Böylece Jim Glickenhaus ile ortak bir hayaliniz oldu! 2020 Dünya Dayanıklılık Şampiyonası'nda yer almak üzere hazırlanan Scuderia Cameron Glickenhaus 007 modeli bu hayalin ürünü.

Bazı detayları henüz netleşmemiş olsa da, ACO ve FIA'nın LMP1 hypercar kuralları büyük ölçüde netleşti. Hiper otomobiller, süpersporlar, lüks GT'ler ve konsept modeller tarafından takip edilecek bu sınıfın şu anki prototiplerden en önemli farkı, gövde formlarının markalar tarafından hazırlanacak özgün tasarımlara sahip olacak olması. Bir diğer deyişle, bu sınıfın tasarımcısı rüzgar tünelleri olmayacak. Yeni kurallar sadece Glickenhaus'un ilgisini çekmiş değil. Toyota hypercar sınıfına ilgi duyduğunu ifade etmişti. BMW, Ford, Aston Martin, Ferrari ve McLaren ise bu sınıfı konuşmakta olan diğer markalar.

Yeni WEC hypercar sınıfının motorlar konusunda da rahat bir yaklaşımı mevcut. Duyduğumuza göre SCG 007'de Chevrolet

imzalı bir V8 motor yer alacakmış. Tıpkı Ginetta LMP1 otomobili gibi... Öte yandan, kurallar gereği, her otomobilde KERS (kinetik enerji geri kazanım sistemi) fonksiyonlu hibrit güç ünitesi olması gerekiyor. Büyük üreticiler bu kural için kendi yol otomobillerinde bulunan sistemleri kullanırken, özel takımlar için hibrit çözümü sunulacak. Glickenhaus bu konudaki regülasyonların netleşmesini bekledikten sonra otomobili ne tür bir hibrit sistemle donatacağına karar verecek.

Yeni kuralların en katı olduğu noktalardan birisi bütçe. Takımlar otomobilin yürütme ve gelişim süreçleri için bir sezonda maksimum 20 milyon Euro harcayabiliyor ki SCG'nin bu tutarı ilk sene için sponsorlar vasıtasıyla karşıladığını öğrendik.

Kurallar otomobillerin yolda kullanılabilirlik durumuyla ilgili bir kısıtlama içermese de Glickenhaus'un farklı fikirleri var. Kendisi Twitter üzerinden şöyle bir paylaşım yaptı: "Spor otomobil vardır, spor otomobil vardır. Bazısı 24 saat boyunca yarışıp eve gidebilir." "Yolda kullanılabilirlik bizim kendi arzumuzdu ki bu noktada 1967 yılının regülasyonlarına hayranlığımızı ifade ediyoruz. Bize göre hiper otomobil sınıfının yarış araçları yolda kullanılan spor otomobiller üzerinden geliştirilmeli. Uzun lafın kısası, yolda kullanılabilecek bir yarış otomobili yaratmayı düşlüyoruz."

Glickenhaus yarış otomobilini yola çıkarmadan önce jant ve lastikleri değiştirmekten bir tık fazlasının gerekli olacağını öngörüyor. Yeni bir yazılım ve yol yakıtı gibi... Öte yandan şirketin yolda kullanılabilen Le Mans yarış otomobili projesinin yanında, 25 adet üretilecek tamamen yol odaklı 007 projesi de mevcut. Üstelik kendilerinin söylediğine göre söz konusu 25 aracın birçoğu şimdiden satılmış.

Kurallar takım bütçelerini düzenlese de, Glickenhaus büyük üreticiler kadar ihtişamlı bir dünya yaratmayacaktır. Yine de bu butik üreticinin kendisini daha önce kanıtladığını söylemek mümkün. SCG 003 performans eşitliği kuralları gereği tüm rakiplerinden daha fazla müdahale görmüştü. P4/5 Competizione ise 2012 yılının Nürburgring 24 Saat Yarışı'nı kazanmıştı. P4/5'in hibrit bir yarış otomobili olması, markanın elektrik entegrasyonu konusunda sıkıntı yaşamadığını kanıtlıyor.

Yolda kullanılabilen rekabetçi bir Le Mans yarış otomobili yaratma düşüncesi kulağa çok fazla gelse de, SCG bu süreci yol otomobillerini yarış kazanarak geliştirmek yaklaşımıyla ele alıyor. Takımın sınırlı sayıda

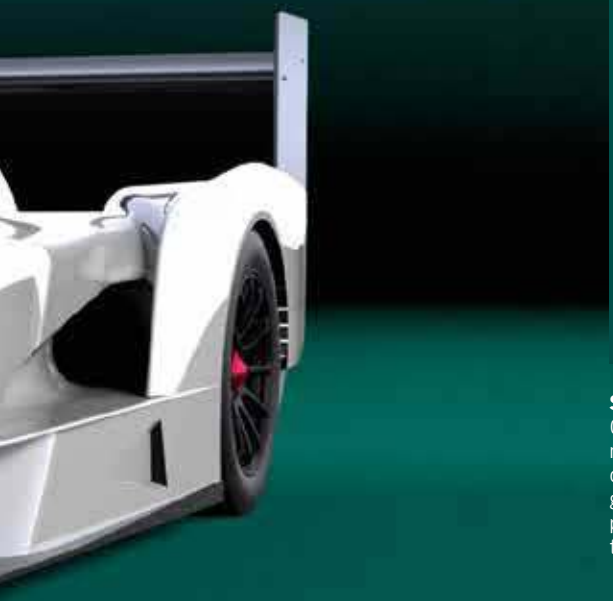
"KURALLAR OTOMOBİLLERİN YOLDA KULLANILABİLİRLİK DURUMUYLA İLGİLİ BİR KISITLAMA İÇERMESE DE, GLICKENHAUS'UN FARKLI FİKİRLERİ VAR"

by WILL BEAUMONT

üretilecek kaliteli, hızlı ve güvenilir yol otomobilleri yaratma hevesindeki en önemli dayanaklarından bir tanesi geçmiş yıllarda elde edilmiş sportif başarılar.

Yoğun test ve gelişim süreçleri SCG'nin geleceği için hiç olmadığı kadar önemli bir noktada, zira marka önümüzdeki dönemde yol ve yarış otomobilleri satmak istiyor. Bunun için Connecticut'ta haftalık 15 otomobil kapasiteli yeni bir tesis açan marka, aynı zamanda otomobilleri tüm dünyada homologe edebilmek için gerekli süreçleri de yürütüyor ki buna çarpışma testleri de dahil.

Glickenhaus North American Racing (GNAR) isimli yeni bir şirket, markanın GT3 ve GT4 sınıflarında yarışan müşterileri ile Baja müşterilerine yakın destek sağlayacak. Söz konusu organizasyonun 007 LMP1 otomobillerine bakacağı da verilen bilgiler arasında.



Solda ve üstte: Glickenhaus 007'de Chevrolet imzalı bir V8 motorun bulunması muhtemel ki, otomobilde KERS fonksiyonlu hibrit güç ünitesi de yer alacak. Markanın projeleri arasında tamamen yol için tasarlanmış 007'ler de mevcut

yazı ADAM TOWLER

Cupra neden marka oldu?

SEAT bir model uzantısı olan Cupra'yı ayrı bir markaya dönüştürdü. Peki ama neden?

YAYGIN MARKALAR İÇERİSİNDE YENİ BİR markanın doğuşuna şahit olduğumuz nadirdir. Hele ki söz konusu marka performans otomobillerine eğiliyorsa... Bir otomobil üreticisi yeni girişimini "sportifliğin mutlak tanımı" olarak nitelendiriyor ve ürünlerini "otomobil severlerden, otomobil severlere" ifadesiyle ön plana çıkarıyorsa evo radarları otomatik olarak açılır ve kendimizi sürecin içinde buluruz. Evet, Cupra'dan söz ediyoruz. SEAT ürünlerinin yüksek performanslı versiyonlarını ifade eden bu uzantı artık Martorell'de kendi yönetim merkeziyle bulunan yeni bir marka olarak kendi ürünlerini üretecek.

Şu ana kadar her şey harika. Son yıllarda özgüven ve tutku gibi dinamiklerde zayıflama gösteren SEAT performans otomobilleri bir zamanlar ruhsuz Volkswagen ürünlerinin karşısında duygusal ve samimi bir seçenek olarak dururdu. Ne yazık ki son dönemde markanın özündeki İspanyol esintilerinin geri planda kaldığını ve yetenek bakımından eksikleri olmasa dahi SEAT performans otomobillerinin bir Renault Sport veya bir Honda Type R kadar yoğun olamadığını gözlemliyoruz.

Vaziyet böyleyken Cupra'nın yeni bir markaya dönüşmesi haberi kulağa harika geliyor değil mi? Markanın üretim planına bakana kadar evet! Uzatmadan söyleyelim: Cupra markası bir SUV ile lanse edildi.

Gelin önce marka ne diyor onu anlayalım. Cupra logolu SEAT satışlarının yükselmesi neticesinde SEAT markası bu alandaki etkisini yükseltmek istemiş. Bununla birlikte Cupra markasını SEAT ile premium otomobil markaları arasında bir yere konumlandırma düşüncesi ortaya çıkmış ki bunun için VW Group dahilindeki teknolojik imkanlar anlam kazanmış. Böylece daha üst düzey ürünler, daha yüksek fiyatlar ve daha fazla karlılık içeren sıcak bir tablo doğmuş.

Cupra için 227 adet özel showroom tertip edilecek. İngiltere'deki bazı SEAT showroom'larının Cupra alanı yaratacağı söyleniyor ki bu alanda tüm modellerin test araçları yer alacak. Öte yandan Cupra müşterilerinin tüm SEAT showroom'larından alışveriş etmesi mümkün. İlk 7000 müşteriye karbon anahtar kabı ve karbon bileklik içeren bir karbon fiber kutu hediye edilecek. Marka 'kulüp' havası yaratmak için giysi koleksiyonu ve aktiviteleriyle otomobillerden biraz uzaklaşmayı tercih ediyor.

Peki bir performans markasını lanse etmek için agresif bir ateşli hatchback, ışıltılı bir coupe veya etkileşimli bir roadster değil de neden orta sınıf bir SUV modeli tercih edersiniz? Cupra markasının cevabı oldukça basit: Çünkü o dedikleriniz satılmıyor. 2018 yılında yaşayan bir otomobil severseniz bu kelimeler can acıtıcı olabilir.

Hyundai ise aynı fikirde olmayabilir: N isimli alt markasının lansmanını i30 N isimli müthiş bir ateşli hatchback ile yapan Koreli üretici, bununla birlikte Dünya Ralli Şampiyonası'nda ve otomobil sporlarının farklı seviyelerinde harika işler çıkarıyor. Evet, işin geleneği budur. Cupra ise geçmiş yirmi yılda oluşan marka özvarlığına dair değerlerin konuyu idare edeceği inancında.

O halde neymiş bu Cupra Ateca 300? Açıkçası cevap zor sayılmaz: Golf R'ın 2.0 litrelik şahane TSI motorunu al ve 7-ileri DSG şanzıman ve Haldex dört tekerlekten çekiş ile karıştır. Tüm bunları Golf'te yer alan sofistike süspansiyonların üzerine koy ve gövdeyi de biraz yükselt. Kağıt üzerinde bakınca yanlışı olmayan parçalardan söz etsek de, bu formülün o kadar da iddialı bir ürün yaratamamış olmasını anlamadık.

Cupra Ateca tam da tahmin ettiğiniz gibi yürüyor: 0-100 km/s hızlanmasını 5.2 saniyede tamamladıktan sonra 246 km/s'ye kadar hızlanabilen bu araç Comfort modunda oldukça konforlu bir sürüş sunarken, gövdeyi sıkılaştıran Cupra modunda kafaları biraz karıştırıyor. Zira fizik kurallarına göre yüksek ağırlık merkezli bir gövdeyi kontrol etmek zordur. Eh, fizik kuralına göre değil de modaya göre otomobil yaratınca böyle oluyor...

“DAHA HIZLI VE DAHA EĞLENCELİ BİR OTOMOBİL OLAN GOLF R ESTATE HEM DAHA UCUZ HEM DE DAHA GENİŞ BİR BAGAJA SAHİP”

35.900 sterlinden başlayan fiyatlarla sunulan aracın Brembo frenlere, bakır renkli jantlara ve siyah iç mekan kaplamalarına sahip olabilmesi için İngiltere’de 3915 sterline sunulan tasarım paketini satın almanız gerekiyor. Bu rakamlar yüksek görünebilir, fakat Cupra bu noktada rakipsiz olduğunu ve benzer bir performansın daha üst sınıflarda (Mercedes-AMG GLC43’ten söz ediyor) sunulduğunu söylüyor.

Bütün bu çalışmalar Cupra’nın bir spor otomobil markası olarak ‘otomobil severleri’ nasıl etkileyeceğini göstermiş oluyor mu? Hayır. Benim sözlüğümde hayır. Ailenizle birlikte hızlı ve geniş bir otomobile binme arzunuzu anlıyorum, fakat daha güçlü, daha hızlı ve daha eğlenceli Golf R Estate hem daha ucuz hem de bagajında fazladan 95 litre alan sunuyor.

Önümüzdeki sene oldukça sınırlı sayıda üretilecek SEAT Leon Cupra R (Leon yenilenene kadar modelin isimlendirme stratejisi aynı kalacak) sunulacak. 2020 yılında ise Cupra CUV isimli bir şeyin satılacağı söyleniyor. Sanırım BMW X4 gibi bir şeyden söz ediyorlar.

Ibiza Cupra ya da yeni ve doğru ismiyle Cupra Ibiza’nın durumu Martorell tarafından belirlenecek. Otomobilin gelişim sürecinin tamamlandığı bildirilse de bu model gelecekteki daha karlı ürünler için, örneğin CUV’ler için, tamamen kaldırılabilir. Üzücü değil mi?

Peki SUV araçların pazarda gördüğü ilgi Cupra markasının alıp yürümesi için yeterli olacak mı? Bize kalırsa bu sorunun cevabını 2020 yılında ortaya çıkacak tamamen yeni Cupra Leon belirleyecek. Bu otomobil gerçekten etkileyici ve duygusal bir karakter sunarsa cevap evet. Aksi takdirde gezegenin tüm bileklikleri bir araya gelse Cupra’yı kurtaramaz.

Üstte: Cupra Ateca’nın iç mekanı büyük oranda standart SEAT Ateca ile aynı. **En üstte:** Brembo frenler ve bakır rengi detaylar opsiyonel olarak sunuluyor

STUART GALLAGHER

EDİTÖR
(2017-GÜNÜMÜZ)

Bu yıl **evo**'nun yirminci yaş gününü kutlamaya hazırlanırken, her ay ekipten bir kilit ismi soru yağmuruna tutuyor ve evo hatırları dinliyoruz. Bunun için derginin kurucusundan daha özel biri olabilir mi?

İlk evo hatıranızı paylaşır mısınız?
1998 yılıydı. Dickie Meaden aradı ve John Barker'ın da bulunacağı bir iş toplantısı için beni geçici ofisine davet etti. Ofis diyorum, ama daha büyük izbeler görmüştüm… Kendilerinin yeni girişimini konuştuğum o odanın bir duvarında yeni dergi için muhtemel isimler yazılıydı. RPM, Roadsport… Sonrasında biraz daha düşündük ve dergi için The Knowledge ismini uygun bulduk. Dickie birkaç gün sonra aradı ve yayında yazar olmamı teklif etti.

evo için kullandığınız ilk otomobil hangisi?
Bir Ford Puma. İlk sayı için çalışıyorduk ve otomobili Diablo, Elise, Integra Type R ve Mitsubishi Evo V gibi ciddi araçlarla bir araya getirip Galler'e çekime gitmiştik. Güzel başlangıç değil mi?

evo için gittiğiniz ilk lansman neydi?
İlk sayı için gittiğim Audi TT lansmanı. Harry Metcalfe bir Audi Quattro 20V satın almıştı ve ertesi akşam fotoğrafçımız Gus Gregory ile birlikte 2000 km'lik bir yola çıktık. Gece yarısından sonra çıkılan yolculuğun hedefi Audi TT lansmanıydı. Sabah Alp'lerde kahvaltı ettik ve lansmanın Roma'daki akşam yemeğine yetişebildik. Gus'In araç temizleme kitini kaybetmiştim. Yıllar geçti, hala unutmadı...

En özel evo testinizi anlatır mısınız?
Açıkçası geçmişten ve günümüzden birçok özel test sayabilirim, fakat 19. sayı için yaptığımız 'Gerçek Dünyanın En İyi Sürücü Otomobili' testi diğerlerinden bir adım öndedir. Teste katılan 15 otomobilin arasında Impreza P1, Clio Williams, 968 Club Sport, orijinal NSX ve E34 M5 gibi özel parçalar vardı. MIRA'da analitik ölçümler yapıp Galler'e geçmiş ve dağ yollarında subjektif yorumlar yaratmıştık. Benim için evo buydu ve söz konusu ruhu hiçbir zaman yitirmemek için çalıştım.

Peki en özel evo sürüşünüz?
Bu soruları kim hazırladı yahu? Ben mi, pardon! Bir gece yarısı ilk sayıların baskısını görmek için yaptığım sürüş, Impreza RB5'in direksiyonunda Wollasyon'dan Münih'e yaptığım sürüş, Aventador SV ile Wick'ten Essex'e yaptığım sürüş (sırtım beni hiç affetmedi). İçinde E30 M3 ya da Elise barındıran tüm sürüşler. Tek bir cevap mı istiyorsunuz? Cayman GT4 ile Gairloch'tan Kylesku'ya yaptığım sürüş. Kusursuz otomobil, kusursuz yol…

En kötü evo anınız?
1999 yılında dergiden ayrılmam. Geri dönmem 15 yıl aldı...

evo kariyeriniz boyunca sizi en çok hayal kırıklığına uğratan otomobil?
Geçen gün VW Arteon kullandım. Otomobil oldukça sıradandı…. Pardon soru neydi? Ah, hayal kırıklığı istiyorsunuz. Alfa Romeo 4C. Tasarımı da dahil olmak üzere her şeyine bayıldığım bir otomobilin bu kadar kötü bir sürüşe sahip olmasına anlam veremiyorum. Sanki 21. yüzyılda geliştirilmemiş gibiydi...

Arkadaşlarınızın yazdığı en iyi evo hikayesi nedir?
Peter Tomalin'in 22. sayı için hazırladığı "The Test" aklıma ilk gelen hikaye oldu. Bu konuyu hatırlama sebebim hem Peter'in harika bir yazar ve hikaye anlatıcı olması hem de bu konuyu o dönem sadece evo'nun hazırlayabilmesi. Dickie Meaden'ın Nürburgring 24 Saat Yarışı'na ilk katılışını anlatan hikayesi ve yine kendisinin Jethro Bovingdon ile birlikte hazırladığı 'Cennete Yolculuk' isimli hikayesi (Ferrari F40, F50, Lambo Murcielago SV, McLaren F1, Noble M600, Pagani Zonda F, Porsche Carrera GT) muhteşemdir. Bu arada Adam Towler'ın yazdığı McLaren hikayesine de bayıldım. Bu makalelerin her sayfası heyecanla doludur.

Geçmiş 20 yılda içinizde kalan bir otomobil oldu mu?
228. sayı için hazırlanan McLaren Megatest konusunda McLaren F1 kullanma şansı elde edeceğimi düşünüyordum. Takvimimi kontrol ettiğimde ise test gününün dergi bitirme gününe denk geldiğini fark ettim. Gece boyunca ofiste nasıl kalabildiğimi halen bilmiyorum. Belki de kebaplar yüzündendir...

Geçtiğimiz 20 yılda tanıtılan otomobillerden favorileriniz nedir?
Burası evo, cevap Porsche 911. Değil mi? Aslında 997.2 GT3 RS benim için öyle özel bir otomobil ki başka bir isim zikretmeme gerek yok. Yine de McLaren 675LT'ye, Carrera GT'ye, Exige Sport 410'a, R26.R'a ve Cayman GT4'e hayır demem.

Altta: Gallagher Audi Quattro 20V ile bir gece yollara düşmüş ve ertesi gün İtalya'daki Mk1 Audi TT lansmanına katılarak ilk sayı için bir konu hazırlamıştı

Seni en güçlü yansıtan o.

Sana yakışan, seninle yaşayan,
seni ileri, standartlarını yukarı taşıyan
Yeni Ford Focus.

Koç

Go Further Ford

Ford Focus Titanium 4 Kapı 1.5L 120 PS otomatik şanzımanlı dizel motor tipinde CO_2 salımı 113 g/km, yakıt tüketimleri L/100 km: Şehir içi 4,9, şehir dışı 4,0, ortalama 4,3'tür. Detaylı bilgi için ***ford.com.tr/yeni-focus***

Renault'dan ABD'de batarya yatırımı...

Renault-Nissan-Mitsubishi'nin ortaklığında kurulan stratejik yatırım kolu Alliance Ventures, California'da faaliyet gösteren ve lityum-iyon (Li-ion) pil teknolojileri geliştiren Enevate Corporation'ın son fon toplama sürecinin bir parçası olarak şirkete yatırım yaptı. Enevate tarafından geliştirilen ve elektrikli otomobillerin, geleneksel bir otomobilin deposunu doldurmaya eşdeğer bir sürede şarj olmasını sağlayan teknoloji, türünün en iyisi olarak değerlendiriliyor.

Enevate'in elektrikli otomobiller için geliştirdiği HD-Energy® teknolojisi, hızlı şarjla yüksek enerji verimliliği ve uzun mesafe kat etme özelliğinin yanı sıra, düşük hava sıcaklıklarında da çalışma, düşük maliyet ve daha fazla güvenlik gibi avantajlara sahip. Enevate'in piyasadaki tüm Li-ion teknolojilerinden daha kısa olan şarj süresi, elektrikli otomobil sektörünün enerji yoğunluğu, menzil, güvenlik ve maliyet ihtiyaçlarını karşılıyor. Enevate, yüksek üretim hacmine ulaşmak ve elektrikli otomobilleri daha ileri düzeye taşıyacak yeni nesil özellikleri yaygınlaştırmak amacıyla, silikon ağırlıklı HD-Energy teknolojisinin lisansını dünya çapındaki batarya ve elektrikli otomobil üreticilerine veriyor.

Uzun dingil mesafeli Peugeot 508L tanıtıldı

Peugeot, Guangzhou Uluslararası Otomobil Fuarı'ndaki Dongfeng Peugeot standında Çin pazarı için özel olarak geliştirilen 508L'yi sergiledi. Çin'de bulunan Wuhan fabrikasında üretilen yeni Dongfeng Peugeot 508L Çin pazarına uyarlanmış özel bir versiyon olarak küresel Peugeot 508 programına dahil oluyor. Çin'deki D sedan pazarının beklentilerini karşılamak için 508'in uzunluğu toplamda 100 mm artırılarak 4856 mm'ye çıkarılmış. Söz konusu artışın 55 cm'si dingil mesafesinden kaynaklanıyor ve 508L 2848 mm'lik dingil mesafesiyle özellikle arka koltuk yolcularına daha fazla diz mesafesi sunuyor. Yeniden ölçeklendirilen kapılar sayesinde araca biniş-inişler de kolaylaştırılmış. Yeni Dongfeng Peugeot 508L, Huawei tarafından geliştirilen araç içi bağlanabilirlik çözümünü kullanırken, aynı zamanda IoT OceanConnect platformundan yararlanan bu segmentteki ilk araç olmasıyla da dikkat çekiyor.

X-Macera'nın ilk ayağı tamamlandı

Mercedes-Benz'in ilk Pick-Up modeli X-Class, X-Macera projesi ile Türkiye'nin dört bir yanını dolaşmaya devam ediyor. X-Macera projesi kapsamında, deneyimli otomobil gazetecisi Okan Altan'ın direksiyonuna geçtiği Mercedes-Benz X-Class, Gürcistan ormanlarına açılan Türkgözü sınır kapısından başlayan rotasının ilk bölümünü Datça'daki Knidos'da tamamladı. Mercedes-Benz X-Class'ın Türkiye'nin en kuzeybatısından güneydoğusuna olan yaklaşık 3500 km'lik zorlu yolculuğunu tamamlaması ise 15 gün sürdü. Aracın bu seyahatte tüm zorlu arazi koşullarının üstesinden gelerek, olabildiğince düz bir çizgide ilerlediği açıklanıyor. X-Macera'nın rotasında Mercedes-Benz X-Class'ın sınırları sonuna kadar zorlanıyor. Aracın limitlerini zorlamak adına Türkiye'nin ve hatta bazı noktalarda dünyanın en zor rotaları listesine giren yerler tercih ediliyor. X-Macera'nın ikinci aşaması zorlu ve yeni rotasıyla hız kesmeden devam ediyor.

Gerçek gücü hisset.

Yeni Hyundai Tucson

4x4 çekiş sistemi, 7 ileri DCT şanzıman ve
1.6 L 136 PS dizel motor seçeneğiyle.

HYUNDAI

hyundai.com.tr | YouTube

7 YIL GARANTİ *80.000 km (Opsiyonel Garanti Seçenekleri 5 yıl/3 yıl)

Hyundai'nin tercihi Shell HELIX

*2 yıl/60.000 km yasal garantiye ek olarak sadece nihai tüketiciler için yeni araç satışından itibaren 3 yıl/sınırsız km, 5 yıl/100.000 km veya 7 yıl/80.000 km ücretsiz onarım güvencesi seçenekleri mevcuttur. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. Hyundai Tucson modellerinin resmi spesifik CO_2 emisyonu (715/2007/EC) 125-172 g/km arasında, resmi yakıt tüketimleri (715/2007/EC) lt/100 km; şehir içi 4,9-8,8, şehir dışı 4,7-6,8 ve birleşik 4,8-7,5 arasındadır. İlanda yer alan araçların donanımları, Türkiye'de satışta olan araçların donanımlarından farklılık gösterebilir.

Michelin'den kış tüyoları...

Michelin, havaların soğumasıyla birlikte güvenle seyahat etmek için nelere dikkat edilmesi gerektiğini hatırlatıyor. Bu noktada kış lastiği birincil öneme sahip. Kullanılan özel kauçuk karışımı sayesinde kış şartlarında sertleşmeyen kış lastikleri, yola tutunma özelliğini koruyor ve daha kısa fren mesafesi sağlıyor. Bu sebeple Michelin, hava 7 derecenin altına düştüğünde, kar yağmasını beklemeden kış lastiği kullanımına geçilmesini tavsiye ediyor. Marka ağır kış koşullarının yaşandığı coğrafik özelliklere sahip bölgelerde yeni kış lastiği Michelin Alpin 6'yı; hafif ya da sık rastlanmayan ağır kış koşullarının yaşandığı bölgelerde ise 3PMSF işaretine sahip Michelin CrossClimate+ lastiklerini öneriyor.

Tabii ki kış şartlarında güvenli sürüş için kış lastiği tek başına yeterli değil. Kış mevsiminde takip mesafesine, yüksek hızda seyretmemeye, ani fren ve hızlanmadan kaçınmaya ve kısa farları sürüş esnasında sürekli açık tutmaya dikkat etmeniz gerekiyor. Ayrıca aracınızdaki lastiklerin aynı marka ve desende olmasına da özen göstermelisiniz. Özellikle aynı aksa aynı desen lastiklerin takılması araç dengesi için son derece önemlidir. Hava basıncının araç üreticisinin belirttiği ölçüde olması da lastikle ilgili bir başka önemli konudur. Lastik kontrollerinizi yaparken stepne lastiğinizin de kontrolünü yapmayı ve basınç değerine bakmayı unutmayın. Akü kontrolünün yapılması ve radyatördeki suyun donmaması için mutlaka antifriz kullanımı da kış şartları için büyük bir öneme sahiptir. Ayrıca silecek suyunuzun, cam yıkama sistemini sıfır dereceye kadar donmaktan koruyan alkol içermeyen bir silecek sıvısı olmasına da özen göstermelisiniz.

Toyota, WRC'de markalar şampiyonu oldu

Toyota'nın yarış takımı Toyota Gazoo Racing, 2018 Dünya Ralli Şampiyonası'nın "markalar şampiyonu" olmayı başardı. 18 yıl aradan sonra WRC'ye geri dönen Toyota'nın ikinci yılında elde ettiği bu başarı dikkat çekici. Pilotlar Şampiyonası'nda ise takım pilotları Tanak, Latvala ve Lappi sırasıyla üçüncü, dördüncü ve beşinci oldular. Jari-Matti Latvala'nın kazandığı Avustralya Rallisi'nin sonrasında açıklama yapan Toyota başkanı Akio Toyoda pilotları tebrik ederek, "Zorlu sezonda takımı en üst noktada görmek gurur verici. Avustralya'daki galibiyetle Üreticiler Şampiyonluğu'nu kazandık. Takım başkanı olarak 18 yıllık aradan sonra, sadece ikinci yılımızda WRC'de şampiyon olmaktan dolayı çok mutluyum" dedi. Takım başkanı Tommi Makinen ise galibiyetin ardından, yarışın çok zorlu geçtiğini belirterek, "Ott Tanak'ın yarış dışı kalması büyük bir hayal kırıklığı oldu, ama Latvala'nın yeniden galibiyet alması harikaydı. Lappi de puanlarıyla bize katkı sağladı. Bu projeye üç buçuk yıl önce başladık ve hayal ettiğimizden daha hızlı bir gelişim gösterdik. Geçen sene bir öğrenme ve bilgi toplama yılıydı. Bu sezon özellikle ikinci yarıda aracı daha da geliştirme şansı bulduk. Bu başarı 2019'da da gelişmeye devam etmek için bizi motive ediyor" dedi.

Tucson satışlarına 1.6 dizel motor dopingi

Geçtiğimiz Eylül ayında satışa sunulan makyajlı Hyundai Tucson, motor gamına yeni eklenen 1.6 lt dizel motor seçeneği ile satışlarını arttırmayı başardı. Eylül ayından bu yana Tucson'un sadece dizel versiyonundan 1500 adete yakın satış gerçekleştiren Hyundai, böylelikle daralan pazara rağmen C-SUV segmentinde yüzde 9'luk pazar payı elde etti. Hyundai Tucson'un segmentindeki rakiplerine göre en büyük artısı, 1.6 dizelde dört tekerlekten çekiş sistemini de sunuyor olması. Konuyla ilgili görüşlerini dile getiren Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker, "2015 yılından bu yana Türkiye'nin en çok tercih edilen SUV'lerinden biri olan Tucson, 1.6 litre dizel versiyonuyla beraber gücümüze güç kattı. Çünkü Tucson her yönüyle Türk tüketicisinin tüm beklentilerine cevap verebilen bir modelimiz. Bu bağlamda, zorlu bir süreçten geçtiğimiz bir dönemde bize umut aşıladı. Önümüzdeki yılda da Tucson modelimizin satışlarının daha da artmasını hedefliyoruz" dedi. Tucson'un yeni motor seçeneğiyle ilgili yorumlarımızı İzlenim sayfalarımızda okuyabilirsiniz.

RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE Sedan

Beklenmedik ol.

Apple CarPlay™ ile kontrol sende.

Gün içinde gelen e-postalar, aramalar ve mesajlar...
Hiçbiri yanıtsız kalmayacak.

Apple CarPlay™ ile akıllı telefonunu aracının ekranına yansıt; gelen mesajları, e-postaları dinle ve tek tuşla cevapla.
Apple CarPlay™ ile her an, beklenmedik ol.

Renault'nun tercihi elf

renault.com.tr

Megane Sedan'ın ortalama CO_2 salımı 96-142 g/km, yakıt tüketimi 3,7-6,3 lt/100 km aralığındadır. Model üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi Renault Yetkili Satıcılarında.

Egea ailesine ışıltılı versiyon

Fiat Egea ailesinin krom tasarım detayları, yeni renk seçenekleri ve teknolojik donanımlarıyla dikkat çeken Mirror Serisi tanıtıldı

FIAT, ÜÇ FARKLI GÖVDE TİPİYLE sunulan Egea model ailesinin Mirror adındaki yeni bir versiyonunu Türkiye pazarına sundu. Mirror Serisi, ilk olarak İtalya'da 500 Ailesi'nde satışa sunulmuştu. Yeni teknoloji donanımlarına, özel renk seçeneklerine ve modele özgü aksesuarlara sahip olan bu özel versiyon şimdi de 2015 yılından beri 117 bin adetten fazla satılan Fiat Egea Ailesi'nin ürün yelpazesine dâhil oldu.

Fiat Egea'nın Mirror Serisi, "Dinamik Mavi" ve "Toscana Yeşili" adındaki iki yeni renk seçeneği ile diğer versiyonlardan farklılaşıyor. Otomobilde yer alan krom ayna kapakları, krom cam çıtası ve B sütununda modele özel Mirror logosu da farklılıklar arasında. 17 inç boyutundaki elmas kesimi jantlarla donatılan Mirror Serisi'nin kabininde de küçük dokunuşlar bulunuyor. Mavi renk detaylı iç döşemelere yer verilen Egea Mirror Ailesi, donanım açısından da oldukça cömert. Otomobilde 7 inçlik yüksek çözünürlüklü Uconnect dokunmatik multimedya sistemi, Apple CarPlay desteği ve geri görüş kamerası da standart olarak sunuluyor.

Egea Ailesi'nin tüm motor seçeneklerinde satın alınabilen Mirror Serisi, Sedan gövde tipinde 77.900 TL, hatchback gövde tipinde 85.900 TL ve station wagon gövde tipinde 109.900 TL'den başlayan fiyat etiketleri taşıyor.

Mirror Serisi, 2019 yılının ilk çeyreğinde Fiat 500 ailesi üyelerinde de sunulacak. Tıpkı Egea ailesinde olduğu gibi, 500 ailesinde de "Dinamik Mavi" karoser rengine, krom ayna kapaklarına ve cam çıtalarına, modele özel Mirror rozetlerine ve mavi tonlu iç mekana yer verilecek.

Vakko'ya elektrikli Fiat Doblo Cargo

Tofaş'ın Bursa'daki fabrikasında üretilen Fiat Doblo'nun, Tofaş tarafından özel olarak geliştirilen elektrikli versiyonu Vakko'ya teslim edildi. Tamamen elektrikli bir motora sahip olan iki adet Doblo Cargo, Vakko'nun İstanbul'daki şehir içi operasyonlarında kullanılacak. Tofaş'ın Bursa'daki fabrikasında uzun yıllardan beri gerçekleştirilen elektrikli araç geliştirme çalışmalarının ürünü olan elektrikli Fiat Doblo Cargo, 111 bg güç ve 220 Nm tork üreten elektrikli bir motorla donatılmış. 30 kWs'lik bataryası sayesinde 210 km'ye kadar sürüş menzili sunan elektrikli Doblo'nun cömert yükleme alanı, binek otomobilleri aratmayan yol tutuş performansı ve sürüş konforuyla dikkat çektiği açıklanıyor.

Mitsubishi Eclipse Cross'a Japonya'da RJC 2019 ödülü

RJC Yılın Otomobili ödülü bu yıl Mitsubishi Eclipse Cross'un oldu. 1 Kasım 2017 ile 31 Ekim 2018 tarihleri arasında Japonya pazarına sunulan Japon otomobilleri arasından RJC'nin uzman üyelerince yapılan değerlendirmede seçim komitesi, "2019 Yılın Otomobili" ödülünü kazananı belirlemeden önce tüm adaylar arasından en iyi altı modeli belirledi. Honda CR-V, Honda Clarity HYBRID, Mazda CX-8, Mitsubishi Eclipse Cross, SUBARU Forester ve Nissan Serena e-POWER finale kalırken; ödülün sahibi ise Mitsubishi Eclipse Cross oldu.

FASHION MAGNET*

*MODA MIKNATISI

YENİ 500 COLLEZIONE.

Bir tarz ikonu, moda dünyasının en etkili seslerinden biriyle tanıştığında dünya bir anlığına güzelleşir. Zarafet ve cazibe tüm şehri sarar, onu yeni Fiat 500 Collezione için mükemmel bir podyuma dönüştürür. Özel Brunello çift renk seçeneği, bakır rengi özgün detayları ve bakır rengi alaşımlı 16 inç'lik jantları yeni Fiat 500 Collezione'ye yepyeni bir görünüm kazandırıyor. Ve şimdi sahne onların. Sonunda. **TARZ. ÖZGÜR KALDI.**

500 Collezione

Koç

L'UOMO VOGUE

FIAT

fiat.com.tr

Fiat 500 Collezione için CO_2 emisyon değeri 121-126 g/km aralığındadır.
Ortalama yakıt tüketimi 5,2-5,4 l/100 km olarak gerçekleşmektedir.

FORD FOCUS

Yepyeni Focus Türkiye'de...

Teknolojik özellikleriyle fark yaratmak isteyen Ford Focus üç farklı gövde tipiyle bayilerdeki yerini aldı

FORD FOCUS'UN TAMAMEN yeniden tasarlanan dördüncü nesli Türkiye yollarına çıktı. Geçtiğimiz aylarda katıldığımız yurt dışı lansmanında tüm gövde tiplerini detaylıca inceleme fırsatı bulduğumuz Focus, markanın yepyeni C2 platformu üzerine geliştirilen ilk modeli olma özelliğine sahip.

Büyük ön ızgarasının da etkisiyle selefinden daha dikkat çekici bir tasarım sunan yeni Focus ayrıca aerodinamik açıdan da daha verimli. Sedan gövde tipinde 0.250, beş kapılı hatchback versiyonda ise 0.273 olarak açıklanan sürtünme katsayısı değerleriyle iddialı bir aerodinamik yapıya sahip olan otomobilin boyutlarında da farklılıklar bulunuyor. Hatchback versiyonu selefinden 18 mm daha uzun bir gövdeye sahip olan Focus'un dingil mesafesinde ise 53 mm'lik bir artış bulunuyor. Bu artış da iç mekan genişliğini olumlu yönde etkilemiş. Focus'un Türkiye'ye özel üretilen sedan versiyonundaki ön koltuk omuz mesafesinin 10 milimetre, diz mesafesinin ise 15 milimetre arttırıldığı açıklanırken, arka koltuklarda ise diz mesafesinde 70 milimetre, omuz mesafesinde de 59 milimetre artış olduğu belirtiliyor. Otomobilin bagaj hacmi de bir önceki modele kıyasla 90 litre artarak 511 litreye ulaşmış.

Yeni Focus'un iç tasarımında da yeni ön konsol sayesinde genişlik hissiyatı yakalanmış. Çift parçalı panoramik cam tavan ile daha ferah bir iç mekâna sahip olan yeni Focus'un sadeleştirilmiş iç tasarımı kabinde daha sakin ve ergonomik bir ortam elde edilmesini sağlamış. Otomatik şanzımanlı versiyonlardaki çevirmeli vites kumandası ise otomobilin kabininde bulunan dikkat çekici yenilikler arasında yer alıyor.

Daha önce bir Ford modelinde bir arada sunulmamış çok sayıda gelişmiş özelliği bünyesinde barındıran yeni Ford Focus'un sahip olduğu ileri teknolojiler de dikkat çekici. Seviye 2 otonom sürüş sistemlerini bünyesinde barındıran otomobil, bir Ford'da ilk kez sunulan ve 7800 TL'lik bir opsiyon olan Ford Co-Pilot360™ teknolojileriyle donatılmış. Bu teknolojiler arasında; Trafik Levhası Tanıma Sistemi ve Şerit Hizalama özellikleri içeren Dur & Kalk fonksiyonlu Adaptif Hız Kontrol Sistemi bulunuyor. Yeni Focus ayrıca ilk defa 3 farklı sürüş moduna sahip. Bu modlar, hızlanma, vites geçişleri, havalandırma ve direksiyon tepkilerinin sürüş koşullarına göre ayarlanmasını sağlıyor. Yeni Focus, tüm bunların yanı sıra gelişmiş konfor özellikleri ve teknolojiler de sunuyor. Kablosuz Şarj Sistemi, 8" renkli ve dokunmatik ekranlı iletişim ve eğlence sistemi, B&O ses sistemi, head-up display, Aktif Park Asistanı, Paralel Park Çıkış Yardımı, SW versiyonun arka koltuklarında sunulan Ford Kolay Katlama

yazı BAHADIR BEKTAŞ / İSTANBUL

Üstte sağda: Yeni Focus'un otomatik şanzımanlı versiyonunda artık çevirmeli bir vites kumandası bulunuyor. **Altta:** ST-Line donanımı daha sportif bir yürüyen aksam sunuyor

Sistemi, Dinamik LED Ön Far Sistemi, Yaya ve Bisiklet Algılama Özellikli Çarpışma Önleme Yardımcısı, Acil Durum Manevra Destek Sistemi ve geniş açılı geri görüş kamerası yeni Focus'un dikkat çekici diğer özellikleri arasında.

Yeni Focus, güncel Euro 6.2 emisyon standartlarını karşılayan gelişmiş EcoBoost benzinli ve EcoBlue dizel motorlarla sunuluyor. Otomobilin benzinli motor gamında 8-ileri otomatik şanzımanla birlikte sunulan 125 bg gücünde 1.0 litrelik Ecoboost ve 6-ileri manuel veya otomatik şanzımanın eşlik ettiği 123 bg gücünde yeni 1.5 litrelik Ti-VCT üniteler görev yapıyor. 6-ileri manuel veya 8-ileri otomatik şanzımanın eşlik ettiği 120 bg gücündeki yeni 1.5 litre Ecoblue ünite ise Focus'un dizel motor seçeneği olarak sunuluyor. Yeni Focus'un yeni WLTP ölçüm standartlarına göre yüzde 10 yakıt verimliliği sağladığı açıklanmakta.

Yurtdışında kullanma imkanı bulamadığımız yeni Focus'un hatchback versiyonunun direksiyonuna İstanbul'daki basın test sürüşünde geçtik. Selefinden daha sessiz bir sürüşe sahip olduğu açıkça hissedilen otomobil, ayrıca ST-Line donanımlı versiyonunda dinamik açıdan sıkı bir gelişime sahne olmuş. Ancak daha fazla konfor isteyenlerin; gövde yüksekliği diğer versiyonlardan 10 mm daha düşük olan ve sportif bir yürüyen aksamla donatılan ST-Line paketi yerine, otomobilin diğer donanım paketlerini tercih etmeleri daha doğru olacaktır.

Yeni Focus; sedan, hatchback ve station wagon gövde tipleri ve TrendX, Titanium ve ST-line donanım seviyeleriyle sunuluyor. Başlangıç fiyatı 135.000 TL olarak belirlenen otomobilin fiyatı; dizel motorlu ve ST-line donanımlı hatchback versiyonda 186.500 TL'ye kadar çıkıyor.

“Yeni Focus daha önce bir Ford modelinde bir arada sunulmamış çok sayıda gelişmiş teknolojiyi bünyesinde barındırıyor”

Hankook'da 3.nesil performans

Hankook, yüksek performanslı otomobiller ve SUV'ler için geliştirdiği yeni lastiği Ventus S1 evo3'ü zorlayıcı parkurları kapsayan keyifli bir organizasyonla tanıttı

HANKOOK YAPTIĞI YATIRIMLAR ve iddialı ürünlerle sürekli büyüyen ve gelişen bir marka. Geçtiğimiz yıl kış lastiklerini geliştirmek üzere Finlandiya-Ivalo'daki test merkezini faaliyete geçiren markanın lansman organizasyonları da her geçen yıl daha kapsamlı ve keyifli hale geliyor. Yüksek performanslı otomobiller ve SUV'ler için geliştirilen yeni lastiği Ventus S1 evo3 için Slovenya'da bir test ortanizasyonu düzenleyen Hankook, yeni lastiğinin hünerlerini özel bir havaalanında ve organizasyon için kapatılmış 9.6 km'lik bol virajlı bir dağ yolunda deneyimlememizi istedi. Adeta ralli etaplarını andıran bu dağ etabında Audi, Porsche ve BMW'nin performanslı modellerini kullanırken, slalom ve ıslak zemindeki frenleme istasyonlarının bulunduğu havaalanı etabında ise BMW'lerin direskiyonuna geçtik.

Hankook, Ventus S1 evo'yu ilk olarak 2005 yılında pazara sunmuştu. Bir çok uluslararası bağımsız testte başarılı sonuçlara imza aran bu lastiğin ikinci nesli ise şirket tarihinin bugüne kadarki en başarılı lastiği olarak Audi, BMW, Mercedes-Benz ve Porsche gibi Alman markaları tarafından üstün kaliteli orijinal ekipman olarak tercih ediliyor. DTM yarışlarında elde ettiği tecrübeleri performans lastiklerine aktaran Hankook, Ventus S1 evo2'de yüksek direksiyon hassasiyeti ve üstün yol tutuş gibi özellikler sunarak, performanslı otomobillerin ihtiyaç duyduğu bir ürün ortaya çıkarmıştı. Marka Ventus S1 evo'nun üçüncü neslinde ise bu özellikleri, yuvarlanma direnci ve dayanıklılık gibi çevresel niteliklere odaklanarak daha da optimize etmiş.

Ventus S1 evo'nun üçüncü neslinde ıslak zemindeki tutunmanın ve direksiyon hassasiyetinin geliştirildiği açıklanıyor. Mühendisler bir önceki modelde de var olan yüksek kilometre performansı sunma özelliğini korurken, yuvarlanma direncinin azaltılmasına odaklanmış. Ventus S1 evo3'te yeni nesil inovatif malzemelerin kullanıldığı açıklanıyor. Hankook'un bileşen uzmanları, lastik sırtı kauçuk karışımında yüksek performanslı doğal reçineler kullanarak, ıslak ve kuru zeminlerdeki sürüş özelliklerini optimize etmişler. Yeni lastiğin yol tutuş gücünün arttırıldığı, ayrıca tutuş seviyesini de çok daha geniş bir sıcaklık aralığında koruduğu açıklanıyor. Aramid kompozit malzemeden yapılan yeni 0 derecelik sırt katının ise yüksek (300 km/s ve üzeri) hızlarda yuvarlanma uzunluğunda gerçekleşen istenmeyen büyümeyi azalttığı belirtilmekte. Böylece Ventus S1 evo3'ün daha düşük ısı üretimi sayesinde önemli ölçüde daha iyi sürüş dengesi ve daha uzun kullanım ömrü sunduğu belirtiliyor. Yeni lastik sırtı katının aynı zamanda viraj kuvvetlerinde yüzde 5'in

yazı BAHADIR BEKTAŞ / SLOVENYA

Üstte: Ventus S1 evo³'de ıslak zemin performansı geliştirilmiş. **En üstte:** Lastiğin SUV'lere uygun versiyonları da bulunuyor

üzerinde bir iyileşme yarattığı söyleniyor.

Ventus S1 evo³'ün sırt deseni de özenle ve ciddi bir mühendislik çalışması ile hazırlanmış. Ortadaki bloklarda bulunan hiper slantlar ani kaçış manevraları gerektiğinde, lastiğin zeminle olan temas alanını genişleterek viraj kuvvetini arttırmaya yardımcı oluyor. Asimetrik lastik sırtının geniş dış diş blokları da virajlarda hassas ve sabit bir tutuş sağlamak için ek bağlantı köprüleri ile güçlendirilmiş.

Ventus S1 evo³'ün ıslak zeminlerdeki frenleme performansı da iyileştirilmiş. Sırtta yer alan ve teknik açıdan bakıldığında, "birbirine kenetli kanal" olarak adlandırılan, akış yönüne göre optimize edilmiş dört kanallı tasarım ile birlikte, kuru zeminlerde herhangi bir performans kaybına yol açmadan, ıslak zeminde kavrayış önemli ölçüde arttırılmış. Havaalanında gerçekleştirdiğimiz ıslak zeminde fren testinde de deneyimlediğimiz kadarıyla suda kızaklama etkili bir şekilde azaltılmış. Yüksek kavrama özelliğine sahip tam silika lastik sırtındaki özel karışım teknolojisi ıslak zeminlerde frenleme performansını iyileştirirken, ayrıca yuvarlanma direncini de azaltıyor. Lastiğin yanak kısmında kullanılan yeni kauçuk karışımının ise bu azalmaya katkıda bulunduğu ve Ventus S1 evo³'ün yuvarlanma direncini minimum %2.5 oranında azalttığı belirtiliyor.

Hankook, Ventus S1 evo³'ü tanıtırken, bu lastikle birlikte Ventus S1 evo²'yi de deneyimlememizi istedi. Dağ etabında bir Audi S4 Avant'ın direksiyonunda önce eski lastiğin yeteneklerine odaklandık. Hızlı virajların, öncesinde sert frenaj gerektiren sert U'ların ve hızlı kombinelerin yer aldığı dağ sürüşümüzde eski lastiğin de üstün bir tutunma performansı sergilediği ve bu performansı ısındıktan sonra dani muhafaza ettiğine tanık olduk. Ventus S1 evo³ ise eski lastiğin kanıtlanmış yeteneklerini bir adım daha ileriye taşıyor ve performans odaklı otomobillerin karakterlerine destek oluyor. Direksiyon hassasiyetine de katkı sağlayan Ventus S1 evo³'ün sportif sürüşleri sevenler için ideal bir partner olacağına şüphe yok.

Ventus S1 evo³'ün geliştirilme sürecini, Almanya'nın Hannover kentinde bulunan Avrupa geliştirme merkezi üstlenmiş. Üretimi ilk etapta Rácalmás, Macaristan'da başlayan Ventus S1 evo³'ün 2019'un başından itibaren, 17 ile 22 inç arasında değişen 72 farklı ebatta kullanıcılara sunulacağı açıklanıyor. Ventus S1 evo³, iki katmanlı karkas yapısı ile SUV'ler için uyarlanmış bir versiyona da sahip. Hali hazırda lastiğin çok sayıda versiyonunun, Alman otomobil üreticilerinin en son modellerinde orijinal ekipman olarak yer almak için onay aldığı açıklanıyor.

“Yetenekleri keşfedip, geleceğe hazırlıyoruz”

Fiat, hayata geçirdiği projelerle genç yetenekleri motor sporlarına kazandırmayı hedefliyor. Fiat Motor Sporları Takım Direktörü Koray Kafkas ile markanın motor sporlarına olan desteğini konuştuk...

ÜLKEMİZDE MOTOR SPORLARININ gelişimine 46 yıldır büyük katkılar sağlayan Fiat, otomobil sporlarını geniş kitlelerle buluşturmak ve gençlerin motor sporlarını yakından tanımasına imkan tanımak adına faaliyetlerine hız kesmeden devam ediyor. Geçtiğimiz yıldan bu yana “Egea Seni Piste Çağırıyor” ve “TOSFED Yıldızını Arıyor” aktivitelerine imza atan Fiat, “Egea Gençler Kupası” ile de genç sporcuların gelişimine önemli katkılar sağlıyor. Deneyimli ekibiyle gençlere önemli fırsatlar yaratan Fiat Motor Sporları’nda Takım Direktörü olarak görev yapan Koray Kafkas ile bir araya gelerek, Fiat’ın motor sporlarına desteği hakkında bilgi aldık. Egea Gençler Kupası’nda mücadele eden Onat Telkenar da bu söyleşi de bizlerle birlikteydi.

Fiat Motor Sporları’nın uzun yıllar başarılarla dolu bir süreç yaşadığını, bugün ise bu başarıların devamına odaklanmanın yanı sıra gençlere fırsatlar sunmayı önceliklerine aldıklarını dile getiren Fiat Motor Sporları Takım Direktörü Koray Kafkas, sözlerine şöyle devam ediyor: “Yarım asırdır Türkiye’de otomobil üreten bir şirketin parçası olarak hedefimiz, gençlerin yolunu açmak ve motor sporlarını ulaşılabilir bir hale getirebilmek. 2015 yılında Egea projesi ortaya çıkarken dile getirdiğimiz ‘iyi bir otomobil aynı zamanda ulaşılabilir olmalı’ vurgusunu motor sporlarının ulaşılabilirliği için de geçerli kılmak istiyoruz. İleriye dönük başarılar yakalayabilecek genç sporcuları arayıp bulmak, eğitiminden düzenli hayatına kadar ilgilenmek ve kısa/uzun vadeli planlarla hedefe yürümelerine katkıda bulunmak işimizin en değerli kısmı.Takım pilotlarımız Fatih Kara ve Yiğit Timur da tüm aktivitelerimizde fiilen yer alıyor ve gençlere mentorluk ederek gelişimlerine destek veriyorlar. TOSFED genç yeteneklere destek olmak konusunda çok çalışıyor. Biz de federasyon ile beraber yetenek arayıp, geleceğe hazırlamaktan mutluluk duyuyoruz.

Üç farklı projemiz var: TOSFED Yıldızını Arıyor, Egea Gençler Kupası ve Egea Seni Piste Çağırıyor.

yazı BAHADIR BEKTAŞ

Bunlardan ilki olan "TOSFED Yıldızını Arıyor" bir yetenek kazandırma projesi. Diğerleri ise motor sporlarına yeni pilotlar kazandıracak olan "Egea Gençler Kupası" ve Anadolu'nun farklı şehirlerine giderek gerçekleştirdiğimiz "Egea Seni Piste Çağırıyor" etkinlikleri. Tüm faaliyetlerimizi önümüzdeki dönemde de hız kesmeden sürdüreceğiz.

Bu işin başında stratejimizi belirlerken, Türkiye'nin içerisinde sporcu yetiştirmeye ve motor sporları açısından bir komünite yaratmaya odaklandık. "TOSFED Yıldızını Arıyor" ile birlikte "Egea Gençler Kupası" bu noktada öne çıkıyor. Tabii ki bu aktivitelerde bir yeteneği ortaya çıkarmak yeterli olmuyor; genç arkadaşlarımızı alıp yarıştırmak da çok ilerlemelerini sağlıyor. Böylece yapıp yapamayacaklarını da görmüş oluyorlar. Sonuçta motor sporları futbol veya basketbol oynamak gibi değil. Otomobilin içerisinde, canlı olmayan bir mekanizmayı kullanarak bir noktadan bir noktaya en hızlı şekilde gitmeye çalışıyorsunuz. İşin içerisinde çok farklı dinamikler var. Mekaniklerinizin çok iyi olması gerekiyor; takım patronlarınızın size doğru şeyleri öğretmesi lazım ve kendinize bakmanız şart. Beslenmenizin iyi olması, gece iyi uyumanız, koordinasyonunuzun çok iyi olması, otomobilin size uygun olması lazım. O yüzden bunların hepsini doğru yapabileceğimiz her işte taşın altına elimizi sokacağız. Ayrıca herkes bu işin içerisinde yarışmacı olarak yer almak zorunda değil. Seyirci olarak da pek çok insan bizi takip etmeye başladı ki bunu da motor sporları adına bir katma değer olarak görüyoruz.'

"Karakterim ralliye daha uygun"

Fiat Motor Sporları'nın yetiştirdiği Onat Telkenar, Egea Gençler Kupası'nda başarıyla mücadele eden bir isim. Kariyerinin başındaki 21 yaşındaki genç sporcu ile İstanbul Rallisi sonrası buluştuk.

Motor sporları kariyerin nasıl başladı?
Yarışmaya ilk olarak 2007 yılında, 8 yaşındayken "Petrol Ofisi 25 Küçük Adam" projesi kapsamında karting ile başladım. 2013 yılına kadar Prokart yarışlarına katıldım. Motorsporları kariyerimde bir üst basamak ise otomobile geçmek oldu. Ardından "TOSFED Yıldızını Arıyor" projesinde şampiyon oldum ve bu şampiyonluğun ödülü olarak da şu an "Egea Gençler Kupası"nda yarışıyorum. Genel klasmanda birinci durumdayım. Sezonun sondan ikinci yarışı olan İstanbul Rallisi'nde ilk kez toprak etapta yarışma fırsatı buldum.

Toprak ile asfalt arasındaki farkı nasıl değerlendirirsin?
Aralarında ciddi bir fark var. Asıl ralliyi toprakta tattık diyebilirim. Karakterimin toprak ralliye daha çok uyduğunu düşünüyorum. Farklı karakterde yollardan geçmemizden dolayı bu yarış bizim için büyük bir eğitim oldu.

Motor sporlarındaki hedefin nedir?
Her ralli pilotu gibi benim hayalim de WRC. Ayrıca Rallikros yapmayı da istiyorum. Bugüne kadar tam bir pist otomobili kullanmadım, nasıl olduğunu bilmiyorum, ama yine de sanırım ralliye devam ederim.

Prokart ile ralli arasındaki kompetisyon farkı hakkında düşüncelerin neler?
Prokart bir endurans yarışı olduğu için ralli ile benzeştiği bir nokta var. Rallide de uzun etaplar gidiyorsunuz ve bu sırada sınırı aşmamanız gerekiyor. Ancak rallide herkes tek başına. Önündeki aracı görmüyorsun, arkandakini bilmiyorsun. Dereceni ancak Finish'e geldiğinde görüyorsun, ama diğerinde yani prokart'ta rakibinin ne yaptığını görebiliyorsun. Ralli tamamen bilinmezin içerisindeki bir seyahat gibi.

Özel hayatına dikkat ediyor musun?
Geçen sene çok kilo almıştım. Ancak bu sene kariyerimde bir yükselme olunca, beslenmemden sporuma ve uykuma kadar tüm hayatımı düzene sokmuş durumdayım.

Kendini geliştirmek konusunda oyun konsollarının faydası olduğunu düşünüyor musun?
Bence büyük bir faydası var. Ben son dönemlerde oyunlarda profesyonel olarak yarışmaya başladım. Sanal ortamda sınırları daha fazla zorlayabiliyorsunuz ve sınırı aştığınızda ne olacağını gördüğünüz için gerçek yarışta ona göre gidiyorsunuz. Bence yarış oyunları büyük bir tecrübe katıyor.

Fiat Motor Sporları'nı takım olarak nasıl buluyorsun?
Bugüne kadar yurt dışındakiler de dahil olmak üzere pek çok ralli izledim. Fiat Motor Sporları gerçekten Avrupai bir takım. İşini çok ciddiye alan bir takım olarak Türkiye'nin en iyisi olduğunu düşünüyorum.

Ailen yarışman konusunda destek oluyor mu?
Benim genel olarak sporcu bir ailem var. Dayım Fenerbahçe'nin eski basketbol oyuncusu, ayrıca babam da 90'lı yıllarda Ege Otomobil Sportları Kulübü'nün kurucuları arasında ve eski co-pilot. Motorsporlarına ailecek bir ilgimiz bulunuyor Yani ailemden tam destek alıyorum.

FERHAT ALBAYRAK

Ferhat Albayrak, SEMA'da bu yıl öne çıkan firmalara ve bu fuarın sektör için önemine değiniyor

YILIN EN SEVDİĞİM ZAMANI GELDİ ÇATTI. Sene sonu süslerini artık sokaklarda eskisi kadar göremiyoruz, ancak en azından bizim sektörümüzde sene sonunun geldiğini sevinçle hatırlatan bir organizasyon var; SEMA Show Las Vegas.

Daha önce de defalarca yazdığım gibi SEMA benim son yıllardaki en favori otomobil organizasyonum. Amerikan Hot-Rod kültüründen sıyrılıp, Avrupalı markalar da akın etmeye başlayınca, hele bir de Pro-Touring/Resto-Mod çılgınlığı iyice su yüzüne çıkınca, SEMA benim için vazgeçilmez hale geldi.

Bu yıl da SEMA'da her sene heyecanla ne yapacak acaba diye beklediğimiz garajların yeni eserlerini inceledik, yorumladık, arkasındaki emeği takdir ettik. Favori garajım Ring Brothers 2018'de kelimenin tam anlamıyla kendilerini nadasa bırakmışlardı. Onlar için çok basit sayılacak, neredeyse "stock" bir 1971 Chevrolet K5 Blazer restorasyon projesi ile bu seneyi geçiştirdiler. Seneye 3 farklı araç hazırladıklarını bildiğim için onlara çok da yüklenmedim, zaten onların da hem yaratıcılık hem de işgücü anlamında biraz dinlenmeye ihtiyacı var diye düşünüyorum.

Her zaman tam Hot-Rod yapan Chip Foose ve ekibi, bu yıl yıldız projeleri Jaguar E-Type'ı parça sonunu sebebiyle yetiştirememişler ve onlar da fuara tam 72 saat kala yapmaya karar verdikleri 57 Chevy Convertible ile bu seneki SEMA'yı geçiştirdiler.

Ferrari F430 + California karışımı makineli 67 Mustang en çok ilgi çeken araçlardan biriydi. Aslına bakarsanız SEMA'da Ferrari'leri ya da menşeili ürünleri görmeye alışık değildik, ama GTO görünümlü full-custom bir 328 GTB de fuarın yıldızlarındandı.

Kaporta kesmeye çok meraklı Japonların en saygı duyulan çamurlukçularından Nakaisan'ın RWB'si, bu yıl ilk defa full elektrikli bir araçla fuara gelmişti. Early 911 araca koyulan Tesla batarya ve motoru, olağandışı bir kombinasyon oluşturuyordu.

SEMA'nın Amerika pazarının dışına çıkıp bizim gibi Avrupalı otomobil meraklılarını etkilemeye başlamasının başlıca sebeplerinden biri, aslında endüstrinin ne kadar globalleştiğinin de bir göstergesi. SEMA aslında sadece sektör profesyonellerine açık ve normal ziyaretçi kabul etmiyor. Teorik olarak B2B dememiz mümkün.

Amerika pazarına coilover üreten X firması da artık Çin'den, Uzakdoğu'dan ve tabii ki Avrupa'dan taleplerin gelmesine şaşırmıyor. Ürünlerini o pazarlarda da üretilen araçlara göre şekillerdiriyor, çeşitlendiriyor. SEMA tabii ki bir show ama onun altında yatan filozofi, sıkıcı gibi görünen satış-sonrası tedarikçi firmalarını ışık altına itebilmek. Her sene OEM üreticilerin de standlarının büyümesi, kendi standlarında sergiletmek üzere "builder" lara milyonlarca dolar ödeyip araçlar yaptırmaların da altında aynı sebep yatıyor: Küçük esnafa daha çok mal satmak.

> **"Bana sorarsanız her sektörde olduğu gibi otomobil sektöründe de esnaf diye tabir ettiğimiz küçük işletmeleri yaşatmak büyük önem taşıyor. İş planlarının sadece karlılığa dayandığı bu küçük işletmeler, büyük kurumsal yapıların aksine onlarca yıl varlıklarını sürdürebiliyorlar"**

Bana sorarsanız her sektörde olduğu gibi otomobil sektöründe de esnaf diye tabir ettiğimiz küçük işletmeleri yaşatmak büyük önem taşıyor. İş planlarının sadece karlılığa dayandığı bu küçük işletmeler, büyük kurumsal yapıların aksine onlarca yıl varlıklarını sürdürebiliyorlar, babadan oğula da geçse, iş modelleri değişmiyor; karlılık. İşlerini karlılık temeline oturttukları için, doğal olarak büyümeleri pek mümkün olmuyor, daha önce sözünü ettiğim şirket değeri olgusunu taşımıyorlar, taşımakla da ilgilenmiyorlar, ancak bu koruyucu kalkan uzun ömürlü olmalarına sebebiyet veriyor.

Ring Brothers bence bugün dünyanın en özel Pro-Touring/Resto-Mod araçlarını inşa ediyor. Ve bir abi/kardeş tarafından yönetiliyor. Senede maksimum 4 araç yapabiliyorlar, ekipleri 7 kişi. Ring Brothers, Mike ve Jim hayatta olduğu sürece karlılığını sürdürecektir. Ancak geçen sene onlar için yaptıkları Prestone Oil hakkında aynı şeyi söyleyebilir miyiz? 10 sene sonra hala Ring Brothers'a sadece promosyon için 700.000 USD'lik bir araç daha yaptırabilirler mi, emin değilim. SEMA da işte bu 2 firma örneğindeki bu büyülü dengeyi tutturmak için harika bir platform oluyor ve sektörü derinden etkilemeye devam ediyor.

Hepinize keyifli sürüşler...

@ferhatalbayrak

MICHELIN
CrossClimate+

HAFİF VE DÖNEMSEL KIŞ KOŞULLARINDA

(a) B-C (b) B (c) (d) 68 / 69 dB

YENİ

MICHELIN
ALPIN 6

SÜREKLİ VE YOĞUN KIŞ KOŞULLARINDA

(a) C* (b) B (c) (d) 69 dB

HER TÜRLÜ KIŞ KOŞULUNDA YENİYKEN DE AŞINDIĞINDA DA GÜVENLİ

Detaylı bilgi için: www.michelin.com.tr

MICHELIN

FIRAT FİDAN

Fırat Fidan, dünya ekonomisinin amiral gemisi olan otomotivdeki en büyük üreticileri masaya yatırıyor

OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİ GLOBAL OLARAK değerlendirdiğimizde gerek yarattığı katma değer, istihdama olan katkısı, yan sanayide yarattığı hareketlilik; gerekse vergi gelirleri ve ülkelerin döviz girdisine katkısı gibi faktörler ile küresel ekonominin lokomotif sektörlerinin başında geldiğini söyleyebiliriz.

Teknoloji ve ilaç endüstrisinin hemen ardından dünyadaki Ar-Ge yatırımlarının büyük bir bölümünün sahibi olan otomotiv sektörü, değişen kullanıcı taleplerini en doğru şekilde karşılamak için yenilikçi fikirlerin de öncüsü konumunda yer alıyor. Yaptıkları yatırımlarla yıllar içinde olgunlaşan ve dev bir endüstrinin oluşmasına katkıda bulunan otomotiv şirketlerinin pek çoğu bugün faaliyet gösterdikleri ülke ekonomilerinin amiral şirketleri konumunda yer alıyor.

Diğer yandan dünyada yüksek miktarlarda araç üretimi yapan sadece birkaç otomotiv şirketi var ki bunların en büyükleri Tata, Mahindra, Suzuki, Toyota, Ford Motors, General Motors, Mitsibushi ve VW. Gelin bu sayımızda yüzbinlerce insana iş imkanı sağlayan ve milyarlarca dolarlık ciro elde ederek üretim yapan bu otomotiv devlerini yakından tanıyalım...

Hindistan'ın en büyük otomobil firmalarından biri olan Tata Motors aynı zamanda Asya kıtasının da en fazla üretim yapan şirketi konumunda. 1945 yılında kurulan ve 81 bin çalışanı olan şirketin 2017 yılında elde ettiği ciro ise 42 milyar dolar. Yılda 9 milyonun üzerinde araç satan bu dev otomotiv şirketinin ürettiği araçları bugün 175 ülkede bulabilirsiniz. Tata Motors'un Jaguar, Land Rover, Daewoo, Tata gibi dünyaca ünlü markaların yanında Fiat markasıyla da anlaşarak ortak üretim yaptığını söylemeden geçmeyelim.

Büyüklüğüyle isminden söz ettiren bir diğer Hint şirketi ise Mahindra & Mahindra. Ülkenin en büyük ikinci otomobil üreticisi olan şirket aynı zamanda dünyanın en büyük traktör üreticisi konumunda. Hint menşeili şirketin en dikkat çeken özelliğiyse Endüstri 4.0'a adapte olan ilk otomotiv üretim şirketi olması. Mahindra & Mahindra, otomotivde Jeep ve Ssang Yong, motosiklette Peugeot gibi büyük markaların üretimini gerçekleştiriyor. Birçok traktör markasının yanında dünya devi Renault için de ortak üretim yapan Mumbai merkezli dev şirket 270 bin traktör üretiyor. 19 milyar dolar büyüklüğü ile havacılıktan turizme, finansmandan inşaata, tarım makinelerinden enerjiye 10 farklı sektörde yer alan Mahindra Group, dünya genelinde ise 100 ülkede faaliyet gösteriyor ve toplam 200 bin kişi istihdam ediyor.

Merkezi Japonya'nın başkenti Tokyo'da bulunan Mitsubishi Motors, 78 bin çalışanıyla yılda 1,5 milyon araç üretiyor. Mitsubishi hisselerinin yüzde 34'ünün Nissan'a satılmasıyla dünyanın en büyük otomotiv ittifakının gerçekleştiğini ve toplam satışların 2017'de bir önceki yıla göre yüzde 6,5 artarak 10 milyon 608 bin 366'ya yükseldiğini biliyoruz.

Otomobil endüstrisinde büyük bir devrim yaratan Suzuki, otomotiv üretimi yapan en eski şirketlerden biri. Yılda 1,7 milyon araç üreten Maruti Suzuki firması, 2017 sonu itibariyle 12 milyar dolarlık cirosu ile Hindistan pazarının yüzde 53'ünü domine ediyor.

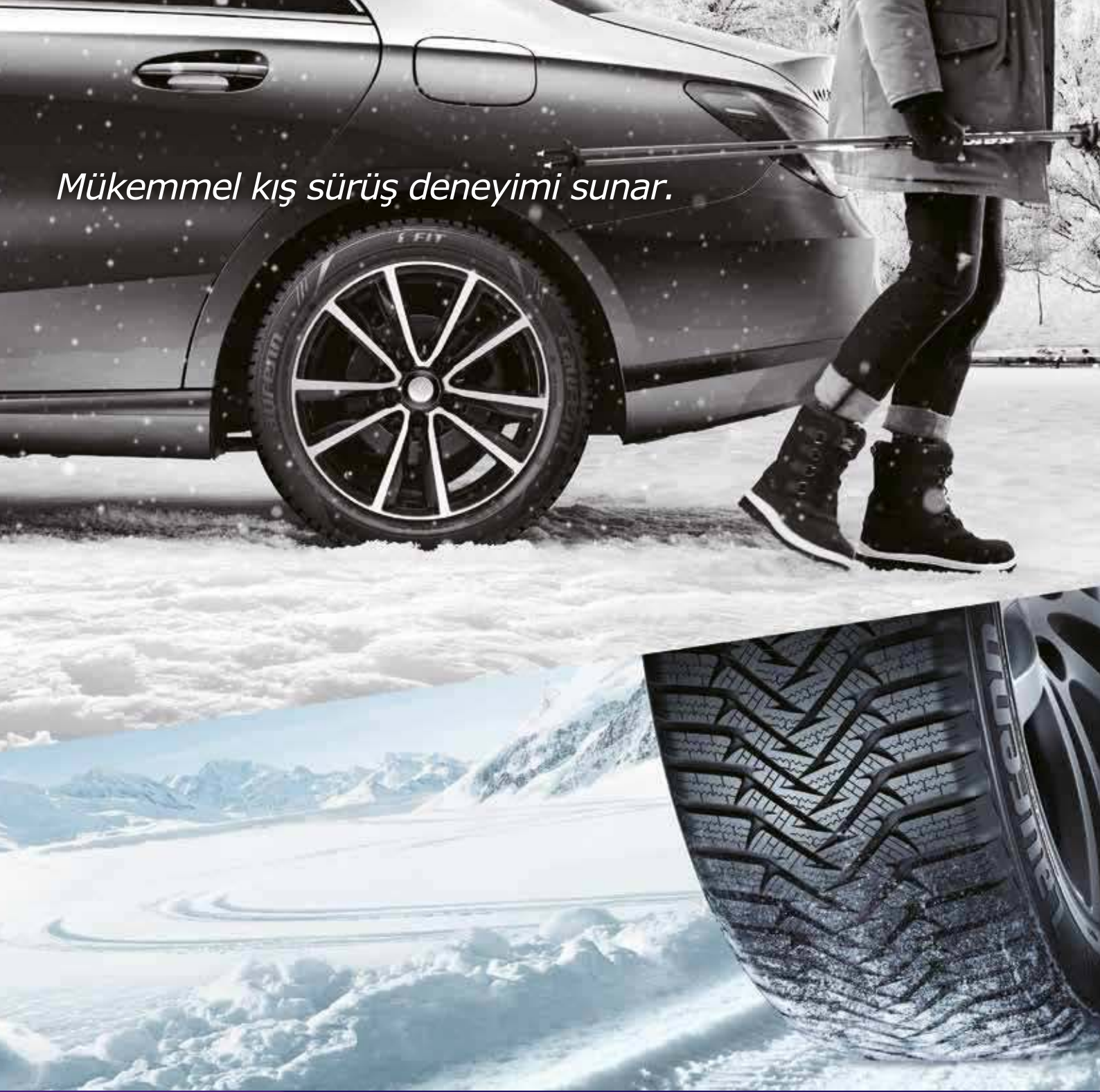
Dünyanın en büyük otomobil üreticilerinden bir diğeri ise şüphesiz ki Toyota Motors. 365 bin çalışanıyla dünyanın en büyük altıncı şirketi olan Toyota; SUV'dan minivana, lüks ve spor araçlardan kamyon ve otobüse kadar her segmentte araç üretimi yapıyor. 1937 yılında kurulan bu şirket, Daihatsu, Hino, Lexus, Subaru, Scion ve Isuzu gibi dünya devi markaların üretimini de yapmakta. Yıllık 10,5 milyon araç üreten Toyota Motors, Japonya'nın da en büyük şirketi konumunda.

> "Otomotiv şirketlerinin pek çoğu bugün faaliyet gösterdikleri ülke ekonomilerinin amiral şirketleri konumunda yer alıyor."

Merkezi Detroit'te bulunan ve 1908 yılında kurulan Amerika'nın en büyük otomotiv şirketi General Motors (GM) ise 37 ülkede yıllık 9,7 milyon adetlik üretim yapıyor. Chevrolet, Buick, Cadillac, GMC, Holden, Wuling gibi dünya devlerinin otomobillerini üreten GM, geçmişte Daewoo, McLaughlin, Oakland, Oldsmobile, Pontiac, Hummer, Saab, Saturn, Vauxhall ve Opel gibi devlerin araçlarını üretmişti. Aya ilk giden LRV'nin (Lunar Roving Vehicle) üreticisi ise yine GM'di.

1903 yılında kurulan ve merkezi yine Amerika'da bulunan Ford Motors; 202 bin çalışanı ve 157 milyar dolarlık cirosuyla (2017) dünyanın en büyük 5 üreticisi arasında yer alıyor. Yıllık 6,6 milyon adet üretim yapan Ford'un, dünyanın ilk seri üretimini Ford T modeliyle yaparak otomotiv tarihine geçtiğini de unutmayalım. Bünyesinde Lincoln, Aston Martin, Mercury ve Ford gibi markaları barındıran Ford Motors, bir süre önce Jaguar ve Land Rover'ı Hintli şirket Tata'ya, Volvo'yu ise Çinli otomotiv markası Geely'e sattı. Ford, Türkiye'de de Koç Holding ortaklığıyla kurulan Ford Otosan şirketiyle faaliyet gösteriyor.

Ve son olarak da Alman otomotiv devi Volkswagen... Audi, Seat, Skoda, Porsche, VW, Lamborghini, Bentley, Ducati, Scania, Man, Bugatti gibi heyecan verici markaların tamamına üretim yapan VW Group, yıllık 265 milyar dolarlık cirosu ve 11 milyon adet (2017) üretimi ile dünyanın en büyük otomotiv üreticisi konumundadır. Bugün dünyanın 7'nci en büyük şirketi olan VW Group, 1937 yılında Nasyonal Sosyalist İşçi Partisi tarafından, Adolf Hitler'in talimatıyla "halk arabası" üretmek için kurulmuştur.



laufenn

Journey in Style

Hankook Lastikleri A.Ş. Trump Towers Mecidiyeköy Yolu Cad. No: 12 Kat: 16 Mecidiyeköy/Şişli/İstanbul
Tel: +90 212 777 92 35 Fax: +90 212 777 92 43

laufenn.com.tr

KAAN ÖZŞENLER

Fiat Motor Sporları takımından Kaan Özşenler WRC'nin 2018 sezonunu değerlendiriyor

DÜNYA RALLİ ŞAMPİYONASI'NDA FİNİŞ görüldü ve Sebastian Ogier 6. kez dünya ralli şampiyonu olarak ustası Sebastian Loeb'den sonra en fazla şampiyon olan sürücü olarak tarihe geçti. Özellikle Türkiye Rallisi sonrasında karışan puan durumu ve hesaplar şampiyonada bir anda Thierry Neuville, Sebastian Ogier ve Ott Tanak'ı şampiyonluk potasının içine sokarken podyumda alınacak her 1 puan markalarda da aynı mücadeleyi domine etti. Açık konuşmak gerekirse ekipler için ne kadar adrenalin doluysa biz sporseverler için de o kadar heyecanlıydı. Şikayetimiz var mı? Asla, aksine uzun zamandır görmediğimiz bir mücadeleyi bize yaşattıkları için onlara minnettarız.

Evet, sonuçta ipi göğüsleyen Ogier oldu ve tüm pilotlar bize çok keyifli bir sezon yaşattılar. Takımlarda Toyota Gazoo henüz ikinci sezonu olmasına rağmen markalar şampiyonluğunu elde ederek, takımın ne kadar sağlam bir altyapısı olduğunu gösterdi. Şampiyonanın en önemli organizasyonu ise Marmaris'te düzenlenen Türkiye Rallisi'ydi. Biraz egoistlik olacak diye korkuyordum, ama neyse ki Türkiye Rallisi, yapılan röportajlarda da hemen ön plana çıkıyor ve beni kurtarıyor.(kaynak: wrcplus.com)

Dünya Ralli Şampiyonası'nın son yarışı olan Avustralya Rallisi öncesi ilk 3'teki sporcularla yapılan röportajda hepsine aynı soruyu sordular: Bu sezon unutamadığınız an ya da anlar nelerdi? Cevapların hepsi ortak. Tartışmasız Marmaris Türkiye Rallisi, Datça etabında sağ ön salıncağı kıran, co-pilotuyla birlikte aracın içindeki parçalarla onarımını yapan ve bir sonraki etapta en iyi zamanı elde eden Sebastian Ogier aslında bu hareketiyle ve tecrübesiyle şampiyonluğu gerçekten hak ettiğini bize gösterdi. Şampiyonun unutulmaz anının ülkemizdeki yarışta olması büyük bir GURUR. Emeği geçen herkese sonsuz teşekkürler. Thierry Neuville'in unutulmaz anı da Türkiye'den... Yarışın 8. özel etabı olan Yeşilbelde etabında sol ön amortisörü kırılan ve kendi imkanları ile devam edemeyen Neuville, yarışa süper rally ile devam edip power stage'den tam puan alarak şampiyonadaki iddiasını sürdürmeyi başardı. Ott Tanak da Türkiye Rallisi'ni kazanarak zirveye adını yazdırdı. Sonraki yarışlarda şansızlıklar sebebiyle mücadeleyi kazanamayan ve hatalarının bedelini ödeyen Tanak 2019 sezonu için hala en önemli şampiyonluk adayı.

Ayrıca wrc.com un oylamayla belirlediği yılın WRC pilotu ve copilotu Ott Tanak ve Martin Järveoja oldu. Tanak bu yıl en fazla etap kazanan sporcu unvanının da sahibi olurken, en fazla power stage kazanan sporcusu 6 yıldızlı şampiyon Sebastian Ogier oldu.

Takımlar arasındaki transfer rüzgarları da en az şampiyona kadar iddialıydı. Basına yansıyan en önemli transfer şampiyon Ogier'in eski takımı Citroen'e transfer olmasıydı ki, Citroen onunla da kalmayıp Toyota Gazoo takımının genç pilotu Lappi'yi de takıma dahil etmişti. Bir başka önemli transfer, daha doğrusu koltuk yine Toyota Gazoo'dan geldi. Citroen'den yaptığı kazalar yüzünden gönderilen Kris Meeke Toyota Gazoo takımıyla anlaşarak hiç vakit kaybetmeden testlere başladı. Sezonun en flaş haber ve transferleri bunlar olduğu için şimdiden paylaşmak istedim ki bunlar sadece netleşmiş olanlar. Aralık ayı neler getirecek merakla bekliyoruz. Aralık ayında gerçekleşecek bütün transfer haberlerini bu satırlardan sizlerle paylaşmak için sabırsızlanıyorum. Tabii ki 2019 takvimi açıklandı ve yarışımız yine aynı Eylül ayının ikinci haftasında takvime girdi.

"Takımlar arasındaki transfer rüzgarları da en az şampiyona kadar iddialıydı. Basına yansıyan en önemli transfer şampiyon Ogier'in eski takımı Citroen'e transfer olmasıydı"

Türkiye şampiyonasında da sezon finali gerçekleşti ve Skoda ile yarışan Burak Çukurova - Vedat Bostancı ikilisi kariyerlerinin ikinci şampiyonluklarını yakalayarak sezonu bu şekilde kapattılar. Kendilerini ve şampiyonluklarını tebrik ediyoruz. Sezonun en büyük sürprizlerinden biri ise Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nden katılan ve henüz kariyerinin çok başında olan Deniz Fahri'nin şampiyonayı 3. sırada bitirmesi oldu.

Sezonun en önemli organizasyonu kesinlikle Egea Gençler Kupası'ydı. 18-28 yaş aralığında gençleri yarıştırmak üzerine kurgulanan projede Fiat elini taşın altına sokarak gençleri fabrika pilotlarının standardında yarıştırıp sporda bir konuda öncülük etti. Federasyonumuzun vizyonu gençler üzerine kurulu olunca FIAT ile beraber bu projeye 'TOSFED Yıldızını Arıyor 2017' organizasyonunun ilk 3 ismini dahil ederek sporun geleceğini başka bir boyuta taşımıştır. Egea Gençler Kupası'nı 2017 TOSFED Yıldızını Arıyor birincisi Onat Telkenar'ın kazanması Fiat'ın ve TOSFED'in ne denli doğru bir projede işbirliği yaptığının en güzel örneğidir.

Hazır TOSFED Yıldızını Arıyor demişken; bu organizasyonda 2018 yılı da zorlu geçti. 300 aday önce 40'a elendi; 40 aday 12'ye elendi ve bu 12'den de üç isim çıktı. Taha Küçükkut birinci , Şahabeddin Perçin ikinci, Kaan Sarpkaya da üçüncü olarak 2018 sezonunu kapattılar.

Continental
The Future in Motion

4 AL 3 ÖDE

BU KIŞ ZORLU YOLLARDAN BİRİNCİLİKLE ÇIKIN.

Bağımsız testleri birincilik* ile geçen
Continental kış lastikleri
şimdi **4 al 3 öde** avantajıyla.

sport auto
Testurteil | Ausgabe 11/2017
Sehr Empfehlenswert
TESTSIEGER
Continental WinterContact TS 850 P | 225 / 40 R 18 V

auto motor und sport
Testurteil | Ausgabe 21/2018
TESTSIEGER
Sehr empfehlenswert
CONTINENTAL WinterContact TS 860 205/55 R 16 H

ADAC Motorwelt 10/2018
16 Winterreifen im Test
CONTINENTAL WinterContact TS 860
Dimension 205/55 R 16 91 H
Reifen-Label E/B/72
ADAC
gut (2,2)
Test

GERMAN TECHNOLOGY

www.continental-lastikleri.com.tr

*WinterContact TS860, 2017 ve 2018'de bağımsız test kuruluşları ve dünyaca ünlü otomobil dergileri tarafından yapılan 14 farklı testte birinci olmuştur. Ayrıntılı bilgi için www.continental-tires.com
Kampanya 16 Kasım-31 Aralık tarihleri arasında, kampanyaya katılan Continental Yetkili Satıcıları'ndan yapılacak Continental marka binek, 4x4 veya hafif ticari lastik alımlarında geçerlidir. Kampanya stoklarla sınırlı olup internet satışlarını kapsamamaktadır. Ayrıntılı bilgi için www.continental-lastikleri.com.tr

Yapı Kredi World'e özel **7 taksit!**
Detaylı bilgi: **worldcard.com.tr**

YapıKredi WORLD
Türkiye'nin en bonkör kartı

izlenim

BMW Z4 M40i

Yeni BMW Z4 acaba sürüş dinamikleri açısından Porsche Boxster ile rekabet edebilecek mi?

"ULTIMATE DRIVING MACHINE" SLOGANI bir zamanlar BMW için marka geleneğiydi. Bavyeralı üretici sıradan aile otomobillerini alır, M harfi altında jilet keskinliğine ulaştırır ve başarılı olurdu. Ne var ki; böyle bir markanın konu spor otomobillere geldiğinde bocalaması bana hep tuhaf gelmiştir. Z1'in sıra dışı olması gerekiyordu, fakat bugün o otomobili sürüş dinamiklerinden ziyade kapılarıyla hatırlıyoruz. Coupe versiyonunu saymazsak benzer bir durum titrek Z3 roadster için de geçerli... Dolayısıyla elde kala kala Z4 kalıyor. İlk neslinde estetik özellikleriyle ön plana çıkan, fakat dinamik açıdan Porsche Boxster'a yaklaşamayan Z4, burada gördüğünüz üçüncü nesliyle evo radarına ucu ucuna girebiliyor.

Yine de üçüncü nesilden umutluyuz. Neden mi? Çünkü otomobilin mühendislik ekibi, sıkı durun, şöyle bir şey söylüyor: "Bir roadster sürüş deneyimi ile tutkuyu ve duyguları ortaya çıkarmalıdır!" Fakat umutlu olmamızın esas sebebi otomobilin Toyota ile ortaklaşa geliştirilmesi, çünkü Japon üretici yeni Supra için en mantıklı üretim yolunun bu olduğunu düşündü. Neyse ki katlanır metal tavan yükünden kurtularak hafifleyen yeni Z4 daha alçak ağırlık merkezi ve 50:50 ağırlık dağılımı ile umut veriyor. Otomobilin M40i versiyonu Ring'i M2'den daha hızlı dönebilecek kadar ciddi dinamizm teknolojileri barındırıyor. Bir diğer detay ise Porsche'nin Boxster'dan iki silindir eksilttiği bir devirde BMW'nin sıralı altı silindir geleneğini yaşatması.

Yeni Z4'ün sırasıyla 197 bg ve 257 bg gücündeki 2.0 litrelik motorlarla yürüyen 20i ve 30i versiyonları olacak, ancak şu an için sadece modelin en güçlü seçeneği olan M40i'yi kullanabiliyoruz. Maalesef yalnızca 8-ileri otomatik şanzımanla sunulan aracın motoru 340 bg güç, 500 Nm tork üretiyor. Bu veriler 1535 kg'lik gövdeyi 4.6 saniyede 100 km/s bandına eriştiriyor ki, gördüğünüz üzere performans konusunda bir eksiklik söz konusu değil.

Bazen bir otomobilin nasıl göründüğü çok şey

“Yeni BMW Z4’ün M40i versiyonu Ring’i M2’den daha hızlı dönebilecek kadar ciddi dinamizm teknolojileri barındırıyor”

“Z’nin etkileşimden bu kadar yoksun olması çok üzücü, çünkü mimarinin özünde çeviklik ve yetenek hissediliyor”

Üstte: Z4’ün aks aralığı güncel Porsche Boxster ile aynı. **En solda:** Sürüş pozisyonu başarılı olsa da kabin ambiyansı sportif sayılmaz

anlatır. Yeni BMW Z4 alçak ve atılgan bir forma sahip ki otomobilin ön tekerlek-ön tampon arası uzantısı dikkat çekiyor. Bu formu genel olarak esnemeye ve zıplamaya hazır bir spor ayakkabısına benzettim. Yeni model selefine kıyasla daha geniş, daha uzun ve daha yüksek olsa da 2.47 metrelik aks aralığı önceki modelden daha kısa. Bu arada bahsi geçen aks aralığı verisinin Cayman ile aynı olduğunu ekleyelim.

Çarpıcı gövdenin alt kısmında yeni ön ve arka süspansiyon mimarisi, adaptif amortisörler, değişken oranlı spor direksiyon ve M Sport elektronik kontrollü arka diferansiyel yer alıyor. BMW’nin en çok üzerinde durduğu konuysa gövde direnci. Mimarinin oldukça sıkı bir yapıya ve rijit bağlantılara sahip olduğu vurgusu kayda değer. Sürüş pozisyonu şahane, ancak içeri yerleştiğiniz anda köşeler görüş alanınızdan çıkıyor. Benzer bir durum iç mekanda da söz konusu. Tasarım ve kalite gayet iyi bir seviyede olsa da kabinin geneli spor otomobil hissiyatı yaratmıyor. Öyle ki geniş ara konsolun ve dijital göstergelerin 5-Serisi’nde kalması gerektiğini düşünüyoruz.

Altı silindir sessiz homurtularla uyandığında şanzımanı D moduna alma ve virajlı Portekiz yollarına çıkma zamanı geliyor. İlk fark ettiğim ve uzun süre sürüş hissiyatımı domine eden bir detay olarak gövdenin inanılmaz sıkı oluşundan söz edebilirim. Bir McLaren veya Elise gibi tübüler mimariye sahip olmayan üstü açık bir otomobil için inanılmaz rijit bir yapı söz konusu. En bozuk yollarda dahi dikiz aynasındaki görüntünün bulanıklaşmıyor oluşu bunu kanıtlıyor. Comfort, Sport ve Sport+ gibi klasik BMW sürüş programlarından Comfort, otomobilin bir 3-Serisi’nden farklı hissettirmemesini sağlıyor. Öyle ki bu modda işe gidebilirsiniz. Tavanı açmak mı? Tek ilginçlik... Öyle ki bir noktadan sonra Portekiz manzarasını izlemekten ve Z4’ün sürüş kalitesinin yeterli olduğunu düşünmekten kendimi alamıyorum. Bunda tork konvertörlü otomatik şanzımanın yumuşak tepkilerinden kaynaklı etkileşim eksikliğinin payı büyük...

Biraz zorlamak için sportif sürüş modlarına geçtiğimde altı silindirli motorun kulağa hoş gelen tek boyutlu tınılarını duyma şansı buluyorum. Fakat direksiyonun oldukça yanlış bir etki yaratan sertleşme karakteri virajlarda dikkatimi dağıtıyor ki, bunun en önemli sebebi merkezi konumdan çok uzakta ortaya çıkan sentetik hissiyat.

Z’nin etkileşimden bu kadar yoksun olması çok üzücü, çünkü otomobili doğru bir rotada ciddi ciddi zorladığınızda mimarinin çevik ve yetenekli yanını hissedebiliyorsunuz. Yere sıkı sıkı tutunduğunu hissettiren Z4’ün arka aksı ara ara kopma belirtisi gösterse de, kısa süre içerisinde yeniden tutunma yakalamakta zorlanmıyor. Yolda yapılan tempolu sürüşlerde direksiyonun tutarsızlığını bileğinizle telafi etmeniz mümkün. Pistte ise gazla ayarlanabilirlik ve kısa aks aralığı bir araya gelince kalabalık ve ilginç bir sürüş deneyimi ortaya çıkıyor. Yine de Z4’ün gündelik sürüşlerde yeterince keyifli olduğu ve insan makine etkileşimi için gereken altyapıyı sunduğu söylenebilir.

Otoyolda hızla akarak akşam yemeğine çıkacağınız şık bir otomobil arıyorsanız harika, fakat benim “saf ve duygusal” sürüşten anladığım bu değil. Muhtemelen sizin anladığınız da bu değil sevgili evo okuru. Sözün özü, değişen bir şey yok. Yazık!

Adam Towler

Motor Sıralı, 6-silindir, 2998 cc, turbo **Güç** 340 bg @ 5000-6500 d/d **Tork** 500 Nm @ 1600-4500 d/d **Ağırlık** 1535 kg (222 bg/ton) **0-100 km/s** 4.6 sn **Maks hız** 255 km/s (limitli)
Baz fiyat 49.050 Sterlin (UK)

\+ Pürüzsüz motor, şasinin tutunma becerisi, ayarlanabilir tutunma karakteri, rafinelik

\- Sanal direksiyon, ses, yolda heyecansız oluşu

evo skoru: ★★★½☆

Audi R8 V10 Performance

Daha fazla güce ve daha hızlı bir direksiyona kavuşan R8'in amacı yeni 911 ile mücadele etmek

NE SES AMA! AUDI MÜHENDİSLERİNİN R8'i tazelerken V10 motoru ellememiş olması ne büyük nimet. Bunun için şükretmek gerek. Alt devirlerden itibaren etkisini hissettiren ve 8700 d/d'de yer alan kesiciye kadar farklı tınılarla yükselen 5.2 litrelik makine bir enerji kaynağı olmasının yanında aynı zamanda harika bir müzik kutusu.

İspanya'nın güneyinde yer alan Ascari Pisti'nde hızlı turlar atıyoruz. WLTP yüzünden henüz üretim onayı almamış olsa da, bugünkü test aracım üretime hazır bir R8. Arkamdaki V10 motorun enerjisi ruhumu ele geçirmiş olsa da dikkatimi başka noktalara kaydırmalı ve otomobildeki değişimleri değerlendirmeliyim. Öyle ya, söylentilere göre Audi'nin ortadan motorlu güzelliği bu gövdeyle birlikte aramızdan ayrılabilir.

Açıkçası burada gördüğünüz otomobil mevcut R8'in hafifçe elden geçirilmiş hali. Dış tasarım biraz daha keskinleştirilirken, ekstra güç ve bazı ayarlamalar sayesinde sürüş deneyimi daha genç ve etkileşimli bir karakter kazanmış. Şaside kayda değer bir değişim olmasa da, önde yer alan burulma önleyici bar karbon fiberden imal edilmiş ve bu yolla 2 kg tasarruf sağlanmış. Dikkat çeken bir başka detay elektrik destekli direksiyon. Bu sistem hem standardında hem de Dynamic seçeneğinde daha hızlı bir dişli ile çalışıyor ki, her iki seçeneği de test edeceğiz. Opsiyonel olarak sunulan ve modele özel olarak üretilen Michelin Pilot Sport Cup 2 lastiklerin yarattığı tutunma karakteri değişiminden dolayı stabilite kontrolü yazılımının da elden geçirildiğini ekleyeyim.

Güç değerinde kaydedilen küçük artış sayesinde R8'in en üst versiyonu Performance tam 620 bg ile hareket ediyor ki bu veri önceki Plus'a kıyasla 10 bg daha fazla. R8'in standart V10 versiyonu ise "sadece" 570 bg ile hareket ediyor ki bu veri de önceki standart modele kıyasla 30 bg daha fazla. Buna bir de 20 Nm artışla 580 Nm'ye ulaşan tork değeri dahil edildiğinde 0-100 zamanının 0.1 saniye kısalarak 3.1 saniyeye düştüğü söyleniyor. Aradaki farkı anlayabileceğinizi sanmıyoruz, çünkü R8 oldum olası inanılmaz bir performansa sahip olmuştur ki bunda tek seçenek olarak sunulan ve keskin tepkiler sunan 7-ileri çift kavramalı şanzımanın payı yadsınamaz.

Güncellenen modelle ilgili en çok dikkat çeken direksiyonun hızlı karakteri oluyor. Bu detay özellikle Dynamic seçeneğinde daha da belirginleşiyor. Otomobil Performance moduna alındığında direksiyonun en hızlı çalışma programı devreye giriyor ki söz konusu durum R8'in dengesini olumsuz etkileyebiliyor. Özellikle viraj girişlerinde ani tepkiler yüzünden gövde huzursuz oluyor ve ortada yer alan motorun pendulum etkisi hafifçe belirginleşiyor. Ürkütücü... Bu yüzden standart direksiyonu tercih etmenizi ve hafifçe daha yavaş kalan bu seçeneğin açığını bileklerinizle kapatmanızı öneririz.

Üstte: Güncellenen R8'in dış tasarımı keskinleştirilmiş. **Solda:** Direksiyon tepkileri daha hızlı dişli sayesinde iyileşmiş olsa da bu durum Performance modunda otomobilin dengesini olumsuz etkileyebiliyor

Cup 2 lastiklerin üzerinde şahane bir viraj girişi keskinliği elde ediliyor. Yine de frenajı içeri kadar uzattığınızda arka kısmın tatlı ve kontrollü biçimde açıldığını gözlemleyebilirsiniz. O an gaz pedalına dönerek dört tekerlekten çekiş sisteminin arkaya tork yollamasını sağlamanız durumunda ise çıkışa kadar harika biçimde yan gidebilirsiniz. Bunu birkaç tur boyunca sürdürdüğünüzde lastikler ısınacak ve daha çok kontra vermeniz gerekecek. Demedi demeyin... Yine de R8'in gayet etkileşimli ve uysal bir karakterde olduğunu söylemek mümkün ki bunda keskin gaz tepkileri ile hızlı direksiyonun payı büyük.

Peki sınırlı sayıdaki turlarım boyunca ne öğrendim? Daha hızlı direksiyon seçeneğini bir kenara koyduğunuzda R8 halen eskisi gibi hissettiriyor. Yani halen heyecan verici, dengeli ve dost canlısı bir sporcudan bahsediyoruz. Harika!

James Disdale

Motor V10, 5204 cc **Güç** 620 bg @ 8250 d/d
Tork 580 Nm @ 6500 d/d **Ağırlık** 1595 kg (389 bg/ton)
0-100 km/s 3.1sn **Maks hız** 330 km/s
Baz fiyat 141.000 Sterlin (tahmini)
+ Müthiş V10, ulaşılabilir performans
− Direksiyon halen yeterince istekli değil
evo skoru: ★★★★½

Hyundai Tucson 1.6 CRDi

Kapsamlı bir makyaj operasyonu geçiren Tucson, 1.6 litrelik yeni dizel-otomatik versiyonuyla artık mantığa daha fazla hitap ediyor. Otomobilin donanım listesindeki yenilikler de dikkat çekici

Fotoğraf Alp Emre Göksel

BAZI TESTLER DİĞERLERİNDEN DAHA bilgilendirici oluyor. Özellikle bir otomobili uzun bir süre ve yüzlerce kilometre boyunca, birbirinden farklı zeminlerde ve değişken iklim koşullarında kullandığınızda daha fazla detay yakalayabiliyorsunuz. Bu yüzden makyajlı Hyundai Tucson ile ilgili söyleyeceklerim de oldukça fazla, çünkü bu otomobili yaklaşık 2000 km boyunca, 30 derecelik sıcaklık farklarında, otoyollardan patikalara uzanan bir rotada, hem şehir trafiğinde hem de ıssız dağ yollarında kullanma fırsatım oldu. Yeni 1.6 litrelik dizel-otomatik motor seçeneğini kullandığım makyajlı Tucson'un nasıl bir yol arkadaşı olduğunu aktarmadan önce otomobildeki bazı dikkat çekici yeniliklerden bahsetmek istiyorum.

Tucson, makyajla birlikte yeni bir yüze kavuştu ki bu görüntünün daha şık ve prestijli olduğunu söylemem mümkün. Basamak tasarımlı yeni Hyundai ızgarasına ve yeni LED farlara sahip olan ön tasarım bana biraz Audi modellerini hatırlattı diyebilirim. Gece karanlığında çok çekici görünen yeni LED stopları ve yeni tampon tasarımıyla arkadan da daha şık bir görünüm sunan Tucson, yeni tip 19 inçlik jantlarının da etkisiyle sportif bir duruşa sahip. İlk bakışta 19 inçlik jantların konforu törpüleyeceğini düşünsem de, makyajlı Tucson oldukça konforlu hissettirdi diyebilirim. Üstelik kabinde trim sesi duyulmaması da konfora katkı sağlıyor.

Otomobilin kapılarının ardındaki ortam da belirgin yeniliklere sahne olmuş. Örneğin; havalandırma ızgaralarının tasarımı değiştirilmiş ve eklenen krom detaylarla daha şık bir ambiyans elde edilmiş. Kokpitin üst kısmı tamamen yenilenirken, alt kısımla birleşen bölüm de deriyle kaplanarak kalite hissiyatı arttırılmış. Hyundai i30 ve Santa Fe modellerinde de kullanılan 8 inçlik dokunmatik multimedya sistemi ise araçtaki bir diğer yenilik olarak karşımıza çıkıyor. Sistemin kullanımının çok

basit olduğunu ve seyahat sırasında hiçbir kafa karışıklığı yaratmadığını belirteyim.

Tucson'da teknolojik özellikler de dikkat çekiyor. Qi kablosuz şarj sisteminin, şarj kablosu gereksinimini ortadan kaldırarak uzun yolculuğumuz boyunca büyük bir kolaylık sağladığını söyleyebilirim. Benzer sistemlerin pek çoğu telefonların aşırı ısınmasına sebep olurken, Tucson'da böyle bir problemle karşılaşmadığımı da ekleyeyim. Tucson'daki 360 derece kamera sistemi ise şehrdeki manevralarda büyük kolaylık sağlıyor. Aracın dört bir yanındaki kameralar, sundukları görüş açılarıyla en sıkışık alanlarda dahi park sürecini kolaylaştırıyor. Teknolojik özelliklerden bahsetmişken... Otomobilde Çarpışma Önleme Sistemi, Akıllı Hız Sabitleyici, Stop&Go, Sürücü Dikkat Uyarısı gibi özellikler de bulunuyor. Uzun yolda test etme imkanı bulduğum Akıllı Hız Sabitleyici'nin görevini sorunsuz bir şekilde yerine getirdiğini söyleyebilirim. Sistem Stop&Go özelliği sayesinde trafik ışıklarında ve sıkışık trafikte durma işlevini de yerine getiriyor. Yeniden hareket etmek gerektiğinde ise gaz pedalına küçük bir dokunuş yeterli oluyor.

Yazımın başında da belirttiğim gibi Tucson'u çok farklı şartlarda kullanma imkanı buldum. Özellikle ıssız dağ yollarında otomobilin yeni farlarının da eskisinden çok daha iyi bir iş çıkardığını açıkça deneyimleme fırsatım oldu. Makyaj öncesinde farların yeteri kadar aydınlatmadığı yönünde eleştiriler alan Tucson, makyajla birlikte bu zayıflığını da ortadan kaldırmış durumda.

Bu uzun seyahat sonunda Tucson'un yeni motorunun ne kadar performanslı ve ne kadar ekonomik olduğunu da açıkça görmüş olduk. Otomobilin 136 bg güç ve 320 Nm tork verileri sunan 1.6 litrelik yeni motor seçeneği Euro 6d normuna uygun bir ünite. Teknik özellikler tablosunda yazılı olan 4.8 lt/100 km'lik ortalama tüketimiyle son derece ekonomik olduğunu düşündüren Tucson, 2000 kilometrelik seyahatimiz boyunca tüketim açısından beni hiç üzmedi diyebilirim. İlk 200 km'si İstanbul trafiğinde olmak üzere 1 depo yakıtla yaklaşık 900 km'lik mesafeyi geride bırakan otomobil, yolculuğun ilk etabı sonunda 6 lt/100 km'lik ortalama tüketime imza attı. Ekonomik karakteriyle parlayan ünitenin performansı ise ortalama seviyelerde diyebiliriz. Yani ne hızlı ne de yavaş. Buna karşılık 7-ileri çift kavramalı DCT şanzımanın vites geçişleri keyifli denebilir. Otomobilin sürüş karakterinde ise çok iyi bir denge yakalanmış. Büyük jantlarına rağmen sert hissettirmeyen ve yalıtım kalitesinin de etkisiyle sessiz bir seyahate imkan tanıyan Tucson'un

Üstte: Yeni LED stoplar Tucson'u karanlıkta daha iyi görünür hale getiriyor ve şık bir görüntü yaratıyor. **Solda:** Tucson'un koltukları son derece rahat. Üst donanımda koltuk ısıtma özelliği de sunuluyor

uzun yolculuğum boyunca beni hiç yormadığını söylemeliyim. Koltuk ve direksiyon ısıtma gibi özelliklerin ise Ege'nin yüksek kesimlerinde gece 0 dereceye düşen sıcaklıklarda çok işe yaradığını belirteyim. Yan camların gece soğuğunda içeriye biraz serinlik iletiyor olması ise sürüş sırasında farkettiğimiz bir zayıflık olarak karşımıza çıktı.

Yol tutuş ve kıvraklık açısından da bence sınıfının en iyileri arasında yer alan Tucson'un sürüş karakterini iyileştiren bir diğer detay da yeni nesil HTRAC elektronik dört tekerlekten çekiş sistemi. Sistem öncelikle aracın asfalt dışındaki yeteneklerini geliştirmiş olsa da, belli ki asfalt üzerindeki dinamik karakteri de iyileştirmiş. Sol ve sağ tekerlekler arasındaki frenlemeyi kontrol etmek için araç hızını ve yol koşullarını izleyen sistem, virajlarda veya kaygan zeminlerdeki sürüş sırasında ön ve arka aks arasındaki dengeyi sağlıyor. Gaz pedalına uygulanan güç ile ön ve arka tekerlekler arasında ideal bir dağılım gerçekleştiren sistemin sağladığı çekişi gösterge tablosundan takip etmek mümkün. Sistem, Sport modundayken arka tekerleklerdeki güç aktarımını artırarak dinamik sürüş hissi sağlıyor. Otomobil Eco modda ise sadece ön tekerleklerle hareket ederek yakıt ekonomisi elde etmiş oluyor. Tucson'un dört çeker sistemi, Eğim İniş Kontrolü ve kilit özelliği de sunuyor. Tabii bu özellikler Tucson'un kırıcı arazilere uygun olduğu anlamına gelmiyor. Yine de orta sertlikteki patikalarda zorlanmadan ilerleyebiliyor ve çamurlu zeminlerde yeterli çekişi sağlayabiliyor.

2000 km'lik sürüşüm Tucson'daki değişikliklerin sadece bir makyaj olmadığını kanıtlar nitelikteydi. Otomobilin hem donanım hem de dürüş kalitesinde gözler görülür bir iyileşme gerçekleşmiş. Açıkçası benzer bir yolculuğu rakip bir otomobille de yapmış biri olarak, Tucson'un km'leri daha rahat ve zahmetsiz bir şekilde geride bıraktığını söyleyebilirim. Otomobilin 1.6 CRDi motor seçeneğinin DCT şanzımana ve dört tekerlekten çekiş sistemine sahip versiyonu 216.100 TL'lik bir başlangıç fiyatıyla sunuluyor, ancak benim tavsiyem bu otomobili en dolu haliyle satın almanız yönünde.

Bahadır Bektaş

Motor Sıralı, 4-silindir, 1598 cc, turbo dizel
Güç 136 bg @ 4000 d/d **Tork** 320 Nm @ 2000-2250 d/d
0-100 km/s 11.8 sn (iddia edilen) **Maks hız** 180 km/s (iddia edilen) **Ağırlık** 1600 kg (85 bg/ton) **Baz fiyat** 216.100 TL (4x4)
+ Ekonomik karakter, konfor seviyesi, donanım, kaliteli kabin
− Biraz daha performansa ihtiyacı var, yan cam yalıtımı
evo skoru: ★★★★½

Fiat Fullback Fullrock

Fiat'ın pick-up modeli Fullback, uygun lastiklerle gerçek bir arazi canavarına dönüşüyor Fotoğraf Alp Emre Göksel

FİAT'IN HEYBETLİ PICK-UP MODELİ Fullback'i teslim alırken gözüme çarpan ilk detay ön kapılarında yazan "TEST ET" ibaresi oldu. Bu sticker otomobildeki BF Goodrich arazi lastikleriyle birlikte inanılmaz davetkar görünüyordu. İşte o an bu testin asfaltın dışına taşması gerektiğini düşündüm. Ne de olsa arazi lastikli bir pick-up ile her zaman karşılaşmıyoruz. Üstelik bu araçta Mitsubishi L200'den bildiğimiz çok yetenekli bir çekiş sistemi de bulunuyor. Bu yüzden de Fiat Fullback test aracını biraz kirletmek konusunda kararlıyım. Ancak öncesinde Fullback'i kısaca tanıtayım.

Fiat, ilk pick-up modeli Fullback için çok doğru bir markadan, Mitsubishi'den destek almış. Platform, motor, şanzıman ve aktarma konusunda L200'ün ikizi olan Fullback'in ana hatları ve boyutları Japon ikiziyle aynı olsa da, tasarım detayları Fiat çizgisiyle oldukça uyumlu. Aracın kabini de L200 ile aynı hatlara sahip. Bir pick-up için oldukça iyi olan malzeme kalitesinin yanı sıra, kullandığımız üst paketli test aracının sunduğu donanımlar da dikkat çekici. Merak edenler Fullrock donanım paketini inceleyebilir; ancak anahtarsız giriş ve çalıştırma, direksiyonun solundaki Start/stop düğmesi, spor otomobillerdekine benzer vites kulakçıkları, ön koltuklardaki ısıtma ve sürücü koltuğundaki elektrikli ayar özelliği, deri döşeme, çift bölgeli otomatik klima, 6.8 inç ekranlı müzik sistemi, şerit takip sistemi, çift xenon farlar, hız sabitleme sistemi, yağmur ve far sensörü, 7 hava yastığı ve Türkiye haritalı navigasyon bu listede benim dikkatimi çeken satırlar arasında yer alıyor.

Fullback'in kabini de son derece rahat. Özellikle arka koltuğun sırtlık eğimi çok iyi ayarlanmış. Hatta arka koltuktaki rahatlık konusunda L200 ile birlikte bu sınıfın en iyisi olduğu bile söylenebilir.

Fullback'in motor kaputunun altındaki 180 bg'lik 2.4 litre turbodizel motor 5-ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Dört silindirli dizel ünitenin gaz tepkisi V6 motora sahip daha pahalı rakipler kadar keskin olmasa da gayet iyi. 430 Nm'lik maksimum torkun elde ediliği 2500 d/d seviyelerinde etkili bir çekiş sunan aracın 9 lt/100 km seviyelerindeki ortalama test tüketimi de makul sayılabilir. Daha önce kullandığımızda sesli bir çalışma karakterine sahip olduğunu düşündüğümüz motor, ilginç

Üstte: Fullback, pick-up sınıfının en rahat arka koltuklarından birine sahip. **Solda:** Mitsubishi'den alınan çekiş sistemi, sunduğu seçeneklerle Fullback'i gerçek bir arazi ustasına dönüştürüyor

bir şekilde bu sefer daha sessiz çalıştığını düşündürüyor. Ayrıca sürüş sırasında içeride ciddi bir trim sesi de duyulmuyor. Yani Fullback'in sürüş karakterine sessiz ve konforlu diyebiliriz. Hemen hemen tüm benzerlerinde olduğu gibi Fullback'in arka aksında da yaprak yaylı bir sisteme yer verilmiş. Yüksek taşıma kapasitesi için tercih edilen bu sistem yükleme kapasitesini arttırırken, konforu biraz düşürüyor. Yine de yeni nesil pick-up'lar gibi Fullback de bu konuda rahatsız edici sayılmaz. Üstelik arazi lastiklerinin de düşük hızlarda konforu arttırıcı bir etkisi bulunuyor. Ancak bu lstiklerin asfalt üzerinde daha salınımlı bir sürüş karakteri yarattığı da bir gerçek.

Gelelim asıl konumuza, yani arazi kabiliyetine. Fullback, farklı koşullar için dört farklı çekiş seçeneği sunuyor. Arkadan itişli ve dört tekerlekten çekişli olarak kullanılabilen Fullback, ayrıca arazi şartları için torku ön ve arka tekerlekler arasında eşit olarak dağıtan 4HLC ve düşük vites oranında çalışan 4LLC seçeneklerine de sahip. Elimizin altında bu kadar kapsamlı bir çekiş sistemi olduğu için çekimimizi de aracın konseptine uygun bir mekanda gerçekleştirmeyi uygun gördük. Çekim alanımız daha çok kamyonların ve iş makinelerinin rahat hareket edebildiği, derin balçık bir zemine sahipti ve Fullback, gevşek zeminlerde ne kadar yetenekli olduğunu kanıtlama fırsatı buldu. Daha önce sadece gerçek arazi araçlarında yaşadığımız bir deneyim sunan Fullback, 4HLC modunda balçıkla kaplı rampadan müthiş bir kararlılıkla tırmandı. Hiçbir çekiş kaybı yaşamayan, yan bölümlerdeki basamaklara rağmen hiçbir takılma tehlikesi yaşamadan ilerleyebilen Fullback için gerçek bir arazi canavarı demek mümkün. Bu yeteneğin ardında derin diş izlerine sahip arazi lastiklerinin etkisi büyük olsa da, Mitsubishi'nin arazi konusundaki deneyimini de hafife almamak lazım.

Bahadır Bektaş

Motor Sıralı, 4-silindir, 2442 cc, turbo dizel **Güç** 180 bg @ 3500 d/d **Tork** 430 Nm @ 2500 d/d **0-100 km/s** 11.8 sn (iddia edilen) **Maks hız** 177 km/s (iddia edilen) **Ağırlık** 1875 kg (99 bg/ton) **Baz fiyat** 208.324 TL (Fullrock)

\+ Üst düzey arazi kabiliyeti, donanım, rahat arka koltuk

\- Arazi lastiği ile azalan asfalt tutunması, fiyat etiketi

evo skoru: ★★★½☆

Volvo XC40

Geçtiğimiz yıllarda SUV modellerini komple yenileyen Volvo, bu aileye yeni eklediği XC40 ile pratik ve şık bir kompakt seçenek sunuyor Fotoğraf Alp Emre Göksel

VOLVO KENDİNİ YENİLEME KONUSUNDA son yılların en başarılı markaları arasında yer alıyor. Model gamını hem yeni tasarım dili hem de son teknolojilerle günümüze taşıyan marka, ayrıca artık müşterilerine daha çok seçenek sunuyor. Bu seçeneklerden biri de genişleyen SUV pazarında Volvo'nun elini güçlendiren XC40. Bugüne kadar SUV segmentinde XC60 ve XC90 modelleriyle yer alan markanın kompakt boyutlardaki XC40 ile hitap ettiği kitleyi genişlettiğine şüphe yok. Volvo'nun en küçük SUV'u olarak yollara çıkan XC40, sunduğu güvenlik teknolojileri, pratikliği ve güçlü bir görünüm ortaya çıkaran çekici proporsiyonlarıyla dikkat çekiyor.

XC40'ın tasarımını çok beğendiğimi söylemeliyim. Volvo'nun yeni tasarım dilini, şehirli, genç ve çekici bir formda sunan XC40'ın rakiplerinden çok farklı olan proporsiyonları ona ekstra bir cazibe katmakta. 4425 mm'lik uzunluğu aynı segmentte yer alan premium rakipleriyle benzer olsa da, 1863 mm'lik genişlik ve 1658 mm'lik yükseklik değerleri, kompakt sınıf için heybetli bir görünüm ortaya çıkarıyor. XC40'ın ilgi çekici görüntüsünde sıra dışı proporsiyonları kadar detaylarının da önemli bir payı bulunuyor. İç bükey tasarımlı ön ızgarası, yüksek ön bölüm, Thor'un Çekici olarak adlandırılan far tasarımı, devasa C sütunları, karakteristik Volvo imzası haline gelen dikey tasarımlı stop grubu, büyük jantlar, farklı renk tercih edilebilen tavan ve R-Design donanım paketiyle genç ve sportif bir görünüme sahip XC40.

Volvo'nun yeni nesil kabin tasarımı daha genç dokunuşlarla XC40'ta da karşımıza çıkıyor. Hem malzeme kalitesi hem de tasarım açısından insana kendini iyi hissettiren kabinde geri dönüşümlü doğal malzemelere de yer verilmiş. Bu da içeride iyi hissetmemizi sağlayan bir diğer etken. Kısa vites kolu, dijital gösterge paneli ve orta konsolda yer alan 9 inçlik Sensus bilgi-eğlence sistemi ise diğer yeni nesil Volvo modellerinden hatırladığımız özellikler. Otomobillerinde kaliteli bir müzik deneyimi yaşatmayı seven Volvo, XC40'ta da çok başarılı bir müzik sistemi sunuyor. Harman Kardon Premium Sound ses sistemi, konsola entegre dünyanın ilk hava kanallı subwoofer hoparlörüne sahip. Vites kolunun hemen önünde bulunan kablosuz şarj bölmesi de teknolojiyi sevenlerin hoşuna gidecektir.

XC40'ı sınıfında öne çıkaran bir diğer konu

En solda: İç mekanda kablosuz şarj özelliği sunuyor. **Solda:** XC40'ın çekici proporsiyonları güçlü bir tasarım ortaya çıkarıyor. **Altta:** Pratik bir otomobil olan XC40'ın bagajında da pratik detaylar bulunuyor

da pratiklik. Örneğin, kabinde çok işe yarayan saklama alanları bulunuyor. Kapı içlerinde bir dizüstü bilgisayarın bile sığdırılabileceği bir alan mevcut, ayrıca sürücü koltuğunun altında da tabletler için ideal boyutlarda bir çekmece yer alıyor. Kol dayamanın hemen önündeki çıkarılabilen portatif çöp kutusu ve torpidonun içerisine gizlenen ve basit bir hareketle kullanılabilir hale gelen askı aparatı da oldukça faydalı ve kullanışlı detaylar. Tabii bagaj bölümünü de unutmamak lazım... XC40'ın ayak hareketiyle otomatik olarak açılabilen 460 litrelik bagajda kullanışlı bir yapı bulunuyor. Mesela zemini katlayarak bagajı ikiye bölmek ve ortaya çıkan kancalara poşet veya paket asmak mümkün. Tek bir düğme ile arka koltukları katlayarak düz bir bagaj zemini elde edebiliyor olmak da kullanışlılık adına önemli bir detay. Kabin ve bagajdaki tüm bu özellikler, sunulan genişlikle birlikte XC40'ı birlikte yaşaması keyifli bir otomobile dönüştürüyor.

Genç ve dinamik görünen XC40'ın sürüş karakteri ise Volvo olgunluğuna sahip, ancak yine de markanın diğer SUV modellerinden daha çevik hissettiriyor. Sürüş modları arasında yer alan Dynamic seçeneğinde tepkili bir karaktere bürünen otomobil, geniş iz açıklıkları sayesinde başarılı bir yol tutuş karakteri sunuyor. Büyük tekerlekler ise konforu biraz törpülemekte. Etkili yalıtımıyla rüzgar ve yol gürültüsünü kabine minimum seviyede ileten XC40'ın süspansiyon konforu ise premium kompakt otomobil müşterilerini memnun edecektir.

XC40'ta sürüş keyfi benzinli bir motorla daha yoğun yaşanabilir, ancak kullandığımız dizel seçeneğin de daha ekonomik olduğu bir gerçek. 190 bg güç ve 400 Nm tork değerleri sunan D4 dizel motor, dört tekerlekten çekişli aktarma ve 8-ileri Geartronic şanzımanla birlikte çalışıyor. Motorun performansı gayet iyi, ancak yine de benim tercihim benzinli versiyon olurdu. 2-litrelik D4 motorun 5 lt/100 km'lik fabrika verisi ortalama tüketimi ise pratikliği dizel tutumluluğu ile bir araya getiriyor. Tabii 2-litrelik hacmin vergi açısından bir dezavantaj yarattığını da belirtelim.

XC40'ın bir diğer öne çıkan özelliği de hayat kurtaran güvenlik teknolojileri. Volvo Cars bu otomobille birlikte, yeni nesil 90 ve 60 serisi modellerinde yer alan güvenlik teknolojilerini kompakt SUV segmentine transfer etmiş durumda. Yeni XC40'da yer alan güvenlik ve sürücü destek donanımları arasında; Volvo Cars'ın Pilot Assist Sistemi, City Safety teknolojisi, Yoldan Çıkma Önleme ve Engelleme sistemi, Fren Desteği ile Kavşak Uyarısı, Park Assist sistemi ve sürücülerin dar park alanlarında manevra yapmalarını kolaylaştıran 360 derece kamera özelliği yer alıyor. Tüm bu teknolojiler güvenlik açısından XC40'ı sınıfının zirvesine oturtuyor. Yani XC40 sadece pratikliği ve çekici tasarımıyla değil, güvenlik teknolojileriyle de iddialı bir model. Düşük hacimli motor seçeneği geldiğinde çok başarılı satış adetlerine ulaşabilir.

Bahadır Bektaş

Motor 1969 cc, dört silindir, turbodizel **Güç** 190 bg @ 4000 d/d
Tork 400 Nm @ 1750-2500 d/d **Ağırlık** 1758 kg (108 bg/ton) **0-100 km/s** 7.9 sn **Maks hız** 210 km/s
Baz fiyat 372.780 TL (Momentum)
\+ Pratiklik, güvenlik teknolojileri, kalite, tasarım
− Büyük tekerlekler konforu törpülüyor, motor hacmi
evo skoru: ★★★★☆

Volkswagen Amarok V6 Aventura

Volkswagen Ticari Araç, pick-up segmentinin en güçlü modeline sahip Fotoğraf Alp Emre Göksel

PICK-UP SEGMENTİNDE GENELLİKLE hacimleri 2.0 ile 2.4 litre arasında değişen dört silindirli dizel motorlu modeller sunulmakta. Ancak daha fazla hacim ve silindir sayısı isteyen hızlı pick-up müşterileri için de pazarda özel bir seçenek mevcut. Segmentin en beğenilen modellerinden Volkswagen Amarok uzun süredir V6 turbo dizel motor seçeneğiyle de tercih edilebiliyor. Kısa süre öncesine kadar 204 ve 224 beygir gücünde iki farklı güç seçeneğiyle sunulan V6 Amarok, kısa süre önce ise 258 beygir gücünde yeni bir versiyona kavuştu. Bu motora sahip olan Amarok şimdilik türünün en güçlüsü konumunda. Şimdilik diyorum, çünkü yakın yakında Mercedes-Benz X-Class'ın da aynı güce sahip V6 turbo dizel versiyonu yollarımıza çıkmış olacak.

Volkswagen, V6 dizel motoru Amarok'un Highline, Canyon ve Aventura versiyonlarında sunuyor, ancak 258 beygir gücündeki yeni seçenek sadece Amarok Aventura ile alınabiliyor. Bu da fiyat listesindeki en yüksek rakamı karşımıza çıkarıyor. Türünün en güçlüsü şu an için 273.894 TL'lik bir etiket taşıyor.

Amarok'un tıpkı diğer versiyonları gibi Aventura da kendine has bazı detaylara sahip. Bu detaylar geçtiğimiz yıl test ettiğimiz 224 beygirlik versiyon ile aynı. Bagaj bölümü boyunca uzanan gövde rengi bar, 20 inçlik jantlar, aydınlatmalı yan basamaklar, elektrikli katlanabilir yan aynalar, köşe aydınlatmalı ön sis farları ve Revena Mavisi rengi ile diğer Amarok modellerinden ayrılan Aventura'nın kabini de Nappa deri döşeme ve ısıtma özelliği de sunan elektrik ayarlı ön koltuklar sayesinde konfor hissettiriyor. Tabii bir pick-up'dan SUV'lerdeki konfor seviyesini ve yumuşak dokulu malzeme kalitesini beklemek pek doğru olmaz, ancak kendi segmentinde ve yaşına bakarak değerlendirdiğimizde içerideki atmosfer hiç de fena sayılmaz. İçerideki bazı tasarım detayları ise Amarok'un artık yenilenme zamanının yaklaştığına işaret ediyor.

Aventura'da sunulan donanım paketi Amarok gamının en kalabalık ekipman listesini sunuyor. Listede; ısıtmalı ön cam yıkama fıskiyeleri, renkli yol bilgisayarı, vites kulakçıkları, 6.33 inç'lik dokunmatik ekrana sahip olan multimedya sistemi gibi donanımlar mevcut.

Amarok Aventura'nın daha önce kullandığımız 224 beygir gücündeki V6 versiyonu da faz-

“Amarok Aventura, şehir kullanımına en uygun pick-up modellerinden”

lasıyla etkileyici bir performansa sahipti. Hızlanma karakteri, pürüzsüzlüğü, sesindeki keyifli V6 tınısı, 7.9 saniyelik 0-100 km/s süresi ve 191 km/s’lik maksimum hız onu pick-up segmentinin ötesine taşıyordu. 258 beygirlik versiyon ise daha da ileri gidiyor. Maksimum torku 30 Nm artarak 580 Nm’ye ulaşan tek torbolu 3-litrelik motorun pürüzsüz ve sessiz çalışma karakteri aynen korunmuş. Performans verilerinde ise ciddi iyileşme söz konusu: En güçlü V6’da 0-100 süresi 7.6 saniyeye inerken, maksimum hız ise 205 km/s’ye yükselmiş. Ayrıca esneklik performansı da iyileşmiş. Gaz tepkisi de dizel bir motora göre çok keskin. 8-ileri otomatik şanzımanın vites geçişleri de, tıpkı daha önceki versiyonda olduğu gibi hızlı ve pürüzsüz. V6 motorun yeni güç seçeneği tüketim değerlerini de biraz yukarı taşımış, ancak fark korkulacak seviyede değil. Ortalama tüketim 8.4 lt/100 km olarak veriliyor ve pratikte de 9 litre dolaylarında seyrediyor. Tüketim değeri için, sunulan performansa göre makul diyebiliriz.

Amarok Aventura’da bazı rakiplerinde olduğu gibi kapsamlı bir arazi kumandası bulunmuyor. Tek seçenek ön ve arka akstaki dağılımı eşitleyen kilit özelliği ki, bu da arazide oldukça iş görüyor. Yine de Amarok Aventura’nın daha çok asfalt üzerindeki performansıyla ve sürüş karakteriyle parladığını söylemek mümkün. Yumuşak direksiyonu, motorun sarsıntısızlığı ve kolay adapte olunan boyutlarıyla Amarok Aventura’nın şehir kullanımına en uygun pick-up modellerinden biri olduğunu söyleyebilirim. Tabii yine de ondan bir SUV konforu beklememek gerekiyor. İçerideki sert plastikler, dik arka koltuk sırtlığı ve konforu biraz törpüleyen yaprak yaylı arka aks sistemi, klasik pick-up özellikleri olarak Amarok’ta da yer almaya devam ediyor.

Bahadır Bektaş

Motor 2967 cc, V6, turbodizel **Güç** 258 bg @ 3250-4250 d/d **Tork** 580 Nm @ 1250-3250 d/d **Ağırlık** 2300 kg (112 bg/ton) **0-100 km/s** 7.6 sn **Maks hız** 205 km/s
Baz fiyat 273.894 TL
+ Bir pick-up için yüksek performans, Aventura donanımları
− Sarsıntılı arka bölüm, sert plastikler, yüksek fiyat etiketi
evo skoru: ★★★★☆

İKİNCİ DALGA

yazı STUART GALLAGHER

McLaren tarafından üretilen son F1'in teslimatından bu yana 20 yıl geçmişken, İngiliz üretici otomobilin halefini tanıttı. Speedtail ismindeki yeni model Woking'in modern zamanlarında hazırlanmış en sıra dışı otomobil

Solda: Esnek karbon fiber kanatlar gerekli durumlarda aerodinamik karakteri değiştiriyor. **Sağda:** Ön tekerleklerdeki kapaklar Senna'da da kullanılan karbon frenleri saklıyor

MÜZİK KÜLTÜRÜM YETERİNCE derin olsaydı bu durum için "merakla beklenen ikinci albüm" benzetmesini yapardım. Ne var ki işitsel zevklerim spor programlarından öteye geçemediği için devamında tıkanabilirim. Bu yüzden net olmam gerek: McLaren F1'in halefiyle tanışın. McLaren sahiplerinin ve hayranlarının yirmi yıldır beklediği otomobille…

Efsanenin başlangıcında olduğu gibi, yeni otomobilde de "para sorun değil" yaklaşımı söz konusu ki bunun haklı sebepleri var… Ne de olsa burada bir neslin genlerini sıfırdan tasarlayacak ve gidişata yön verebilecek bir sporcu söz konusu. Garantici yaklaşımlardan, SUV'lardan uzak bu dünyanın yüksek giderlerle dönmesine şaşmamak gerek.

Son F1 yirmi yıl önce üretilmiş ve proje finansal ortamdan ötürü planlanan tarihten daha erken bitirilmişti. Zira dönemin ekonomik koşulları bir otomobile 1 milyon dolar harcama fikrini çılgınlık gibi gösteriyordu. Aradan 20 yıl geçti, McLaren bu özel yolculuğu sürdürme kararı aldı ve 18 ay içerisinde hazır olacağı söylenen yeni modeli 1.75 milyon sterlinden (vergiler hariç) fiyatladı.

Speedtail harflerle ve rakamlarla isimlendirilmemiş ikinci McLaren modeli. Bunun sebebi Ultimate Series ailesi için belirlenen isimlendirme stratejisi. Bir yanda Senna ve Senna GTR, ortada P1'in halefi, diğer yanda ise Speedtail…

Peki Speedtail'in olayı tam olarak nedir? Bir "hiper-GT" olarak tanımlanabilecek otomobil bu zamana kadar üretilmiş en güçlü ve en hızlı McLaren modeli olacak. Jetgiller'den fırlamış gibi duran tasarım ise bu gerçeği destekleyen en belirgin detay.

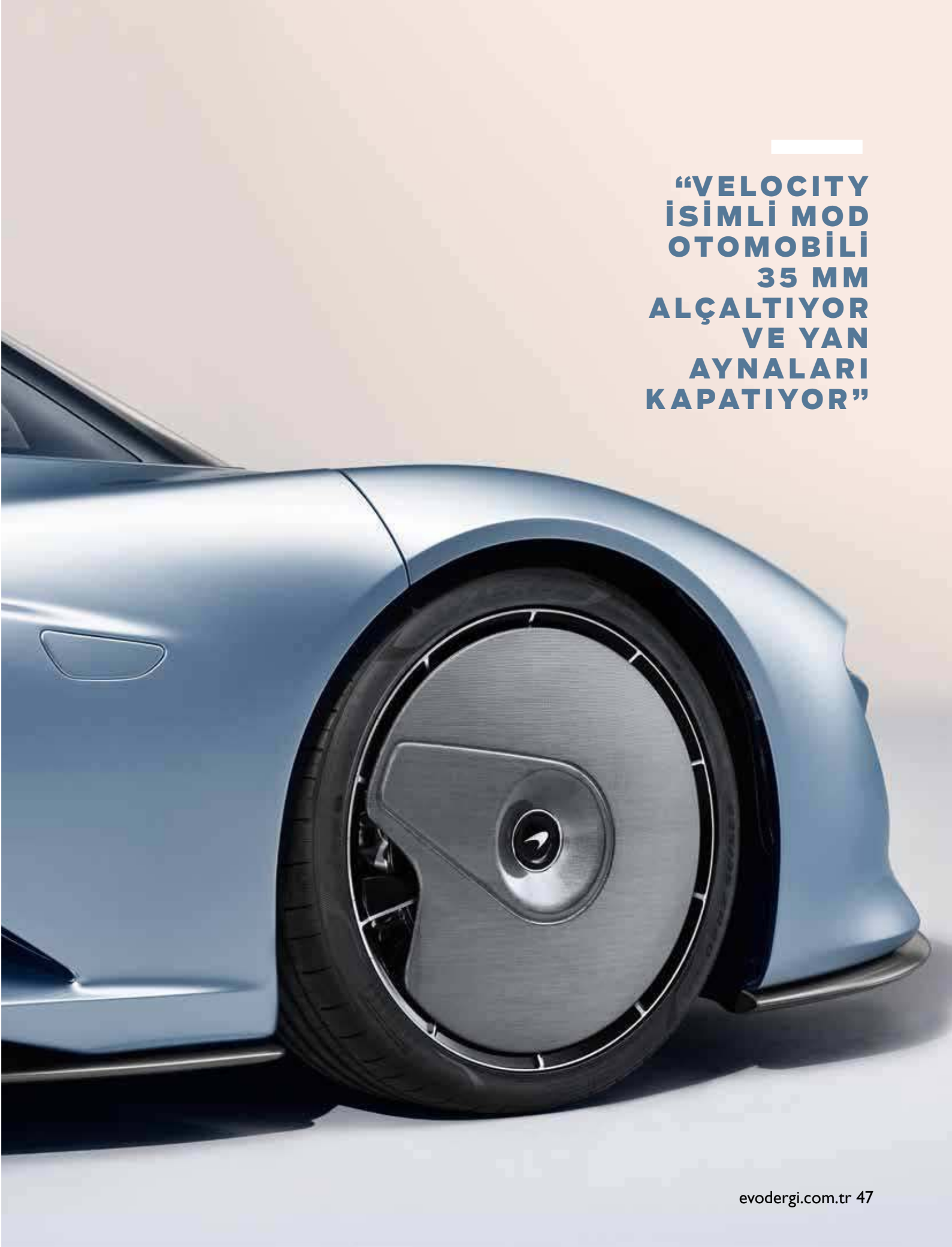
Bir sonraki P1, tıpkı orijinal model gibi McLaren'ın öncü otomobili olacak. Yani markanın gelecekteki süperspor modellerinin tasarım, teknoloji ve performansa dair birçok detayı P1 ile şekillenecek. Senna markanın pist otomobili yorumunun en uç noktası. Gerçi uç diyeceksek Senna GTR'dan söz etmeli… Speedtail ise markanın yol otomobili yorumunun en uç noktası olacak. McLaren Automotive'in zarif tasarımlı ve benzersiz performanslı yol otomobilinden ne anladığını merak ediyorsanız cevabı Speedtail ile bulabilirsiniz.

Normalde McLaren bir otomobilin fotoğraflarını paylaştığında aracın son ayar aşamasında olduğunu ve birkaç ay içerisinde satışa sunulacağını anlarız. Speedtail'in durumu ise farklı… Görsellerde gördüğünüz Speedtail Silver isimli model yaşayan bir örnek niteliğinde. Gelişim süreci devam eden otomobilin üretim versiyonunun üç aşağı beş yukarı böyle görüneceğini düşünebilirsiniz. Şu an maksimum hız denemeleri için erken olsa da, otomobilin neredeyse tüm fonksiyonları ve tasarım detayları finalize edilmiş durumda. Mühendisler iki prototipten birine Albert ismini vermiş. Bu isim yıllar önce hazırlanan Ultima temelli F1 prototipinden alınıyor. Neyse ki modern McLaren'ın üzerinde çalışabileceği kendi otomobilleri var ki birkaç tane 720S uzatılmış ve üç koltuklu mimari entegre edilmiş.

McLaren otomobilde 4.0 litrelik turbo beslemeli benzinli motor kullanılacağını ve bu motorun bataryalarla beslenen bir elektrik motoruyla destekleneceğini doğruladı. Arkadan itişli mimariye sahip olan Speedtail toplamda 1050 bg güçle oyun oynuyor. 12.8 saniyelik 0-300 km/s zamanının P1'den 3.7 saniye daha hızlı olduğunu belirtirsek konunun ciddiyeti anlaşılacaktır. Bizler P1'den inip "yavaşmış" diyen birini görmedik, bakalım Speedtail neler yapacak…

Maksimum hız başlığında telaffuz edilen 402 km/s verisi F1'in rekorunu 16 km/s geride bıraksa da, bu veri kesinlik kazanmış değil. Zira Pirelli mühendislerinin modele özel lastik gelişimi süreçleri henüz sona ermemiş. "Yanak tasarımıyla otomobilin GT standartlarını karşılayacak, bununla birlikte 403 km/s hıza ulaşabilecek lastiklere ihtiyacımız var," diyor McLaren'ın Ultimate Series modellerinden sorumlu Andy Palmer. Bu arada görseldeki aracın lastik ölçülerini paylaşalım: Önde 235/35 ZR20, arkada 315/30 ZR21. Bugatti ve Michelin'i önümüzdeki sene yeniden bir araya getirme ihtimali olan bu projede, otomobilin maksimum hıza ulaşması için özel bir mod tasarlanmış. Tıpkı Bugatti'de olduğu gibi… Velocity ismi verilen bu program otomobili 35mm alçaltıyor ve yan aynaları kapatıyor. Ayna bahsine geleceğiz…

Rakamlar hikayenin yalnızca bir bölümünü anlatıyor, çünkü Speedtail projesine ve bu projenin amaçlarına dair birçok detay tasarım ve görünümle ilgili. "Speedtail'in tasarımında her noktayı bir amaçla hazırladık, çünkü tasarım başlığında bazı temel hedeflerimiz oldu," diyor markanın tasarım direktörü Rob Melville ve ekliyor: "Örneğin doğru malzemeleri kullanmak gibi… Doğru malzeme hafif olmalı, fakat aynı zamanda kullanışlı da olmalı. Yani otomobilden ödün verdirmemeli. Örneğin Senna'da bir pist otomobili yarattığımız için önceliğimiz yere basma kuvveti oldu. Bu projede ise maksimum hıza, ivmeye ve konfora odaklandık. Tertemiz bir tasarım yaratmamız gerektiği için geçmişteki yaklaşımlarımızı bir kenara bırakarak konuya temelden yaklaştık. Tasarımın fonksiyonunu her şeyin önünde tuttuk, çünkü söz konusu maksimum hız hedefine erişebilmek için her detayın bir amacı olmalıydı. Dahası etkileşim açısından daha önce ürettiğimiz tüm otomobillerden daha gelişmiş bir ürün yaratmak için cesur davranmamız gerekti. Birçok risk aldığımızı söyleyebilirim." Melville ve ekibinin başarılı olduğunu görmek zor değil. Tahmin edeceğiniz gibi oldukça alçak bir otomobil olan Spee-



“VELOCITY İSİMLİ MOD OTOMOBİLİ 35 MM ALÇALTIYOR VE YAN AYNALARI KAPATIYOR”

D
N
R
200

D
N
R

dtail, en alçak modunda sadece 1.1 metre yüksekliğe sahip. 5.2 metrelik uzunluk ise uzun gövdeli bir S-Serisi'ne denk. Otomobilin harika proporsiyonları popoya doğru yükselen hatlar ve çekiç kafası formlu ön bölümü içeriyor. Ön bölüm demişken, bu kısmın pürüzsüzleştirilmiş bir 720S'i andırdığını söyleyelim. Tabii hava girişleri ve kaslı çıkıntılar da pürüzsüzlükten nasiplenmiş… Öyle ki akışa direnen her bir detay sıvı karbon fiberle doldurulmuş gibi. İnce LED farların yanında düşey konumlandırılmış gündüz farları bulunuyor. Bu kısımdaki hava perdesi havanın kapılar üzerinden arkaya uzanarak gövdeyi akıcı ve temiz biçimde terk etmesini sağlıyor. Ön kısmın dar ve geniş olması ise havayla ilk çarpışma anında gövdenin geri kalanı için gerekli ilk boşluğu yaratıyor.

Gözyaşı formlu kokpit dört adet tek parça camdan oluşuyor: Tavanla birleşmek için kıvrılmış ön cam, iki adet yan cam ve motor bölümünün üstündeki arka cam… Kokpit tasarımındaki teknoloji sayesinde belirgin tavan barları kullanılmamış ve bu durum aerodinamik performansı iyileştirmiş. Yan camlar kapıların üstte kalan yarısıyla birlikte açılarak karbon kapı çerçevelerinin çıkarılmasını sağlıyor.

Thin-Ply Technology Carbon (TPTC) isimli materyalden imal edilen yüzeyler sadece 30 mikron derinliğinde… Bunun için bağımsız bir üreticiyle çalışan McLaren daha önce otomobiller için hayal dahi edilemeyecek hassasiyetlerde çalışma fırsatı bulmuş. Titanium Deposition Carbon Fibre (TDCF) isimli bir diğer malzeme ise standart karbon fiberin her desende 3000 dokulu yapısının aksine desen başına 1000 doku barındırıyor. Bu sayede gövdenin hem daha dirençli hem de daha hafif olduğunu da ekleyelim.

Arka kısım tek parçalı üç adet karbon yüzeyden oluşuyor. Bu parçalardan çifti bir yol otomobilinde kullanılan en geniş yekpare yüzeye sahip. Melville ve ekibine çarpıcı tasarımlar yaratmak için önemli bir fırsat sunan bu detay sayesinde gelecekten gelmiş gibi görünen bir makine ortaya çıkıyor. Ayrıca tasarımın bütünü, savaş öncesi dönemde kullanılan "streamliner yarışçıları"ndan izler de taşıyor.

Tasarımı böylesine çarpıcı olan bir otomobil bakışlarınızı kolayca özgür bırakmıyor, çünkü hemen her noktada özel bir detay beliriyor. Örneğin otomobilde yan aynaların olmadığını fark etmişsinizdir. Bunun sebebi projenin henüz tamamlanmamış olması değil, çünkü McLaren geniş açı lenslerle çalışan dijital aynalar kullanıyor. Gövdeden çıkan kameralar kokpitin her iki yanında görüntü oluşturuyor. Velocity modu ise daha verimli aerodinami için kameraları içeri alıyor.

Fark etmiş olabileceğiniz bir başka detay otomobilde kanat gibi aerodinamik ögelerin olmayışı… Bunun bir sebebi mevcut sürtünme katsayısının inanılmaz seviyelerde olması, diğer sebebi ise Speedtail'in temel aerodinamik desteklerle işlerini halledebilecek bir karakterde tasarlanması. Öte yandan arka kısımda hidrolik aktüatörlü iki adet kanatçık mevcut. Esnek karbon fiberden imal edilen bu parçalar gerekli durumlarda aerodinamik karakteri değiştiriyor. Peki ön tekerleklerdeki kapaklara ne demeli? Karbon fiberden imal edilen söz konusu sabit kapaklar tekerlekle fren diskinin arasındaki milimetrik boşluğa sabitleniyor. Bu parçanın sadece önde kullanılma sebebi ise arka kısımda kayda değer bir iyileşme sunmuyor oluşu. Ayrıca bu kapaklar forged jantları ve Senna'da da kullanılan karbon frenleri saklıyor.

Karbon gövdenin altında daha alçak eşiklere sahip yeni MonoCell yer alıyor. Yaşam hücresinin kapıların üstünde kalan sütunlara veya tavan desteklerine sahip olmadığını ekleyelim. 2670mm'lik aks aralığı 720S'ten 50 mm daha geniş olan Speedtail'in motor ve yaşam alanı arasında ise bataryalar için saklanan bir bölüm bulunuyor. Sürücü koltuğunun gerisindeki iki adet yolcu koltuğu doğrudan karbon gövdeye entegre edilirken, merkezi sürüş pozisyonu için sıfırdan tasarlanmış bir konsol kullanılıyor.

Üstte: İnce formlu LED ön farlar düşey formlu gündüz farlarına ve hava perdelerine komşuluk ediyor.
Sağda: Gözyaşı formlu kokpit dört adet tek parça camdan oluşuyor.

“BURADA GÖRDÜĞÜNÜZ ÖRNEKTE 450.000 STERLİNLİK OPSİYONEL DONANIM YER ALIYOR”

Speedtail sürücüsü her iki yandan da giriş çıkış yapabilir, çünkü burada F1’deki gibi vites kolu yer almıyor.

Dijital aynaların haricinde kabinde üç adet TFT ekran yer alıyor. Bunlardan birisi doğrudan sürücüye bakarken, ikisi ise yolcularla aynı hizada bulunuyor. Bilgi-eğlence ve navigasyon sistemleri gibi görevleri yürüten ekranlara ilaveten, tavanda birçok kontrol kumandası yer alıyor. Bunlara şanzıman ve sürüş modu kontrolü de dahil… Tıpkı F1’deki Kenwood CD çalar gibi, Speedtail’de de modelin üç koltuklu mimarisine özel olarak tasarlanmış Bowers&Wilkins ses sistemi bulunuyor. Kabinde güneşlik bulunmuyor, çünkü ihtiyaç halinde elektrokrom teknolojisi sayesinde camlar güneşlik görevi yürütebiliyor.

Speedtail projesinde kişiselleştirmeye önemli bir yer ayrılıyor. Bunun için birçok farklı seçenek yaratan McLaren’ın amacı her kullanıcının kendisine özel bir otomobile sahip olması. Titanyumla zenginleştirilmiş karbon dokuların özel renklerle boyanabilmesi bu programın kıymetli detaylarından bir tanesi… Kişiselleştirme imkanlarının ne kadar geniş olduğunu şöyle ifade edelim: Burada gördüğünüz örnekte 450.000 sterlinlik opsiyonel donanım yer alıyor. Bu rakam iki adet 720S demek… Neyse boş verin!

Speedtail’den 106 adet üretilmesi planlanıyor, ancak bunun için öncelikle Senna GTR projesinin tamamlanması gerek. Dolayısıyla üretimin ancak önümüzdeki yıl başlayabileceğini söylemek mümkün. Bir Speedtail’i yolda görme ihtimaliniz hayli düşük olsa da, McLaren kullanıcılarının diğer süperspor marka kullanıcılarına kıyasla yollarda daha fazla zaman geçirdiği biliniyor. Yine de böylesine çarpıcı ve kıymetli bir makinenin trafiğe çıkabilmesi müthiş bir şey. Bugatti için Chiron, Koenigsegg için One:1, Aston Martin için Valkyrie ne ise McLaren için Speedtail o… Marka yeni otomobilinde yenilikçi ruhunu en çarpıcı biçimde ifade ediyor. Tıpkı F1’de olduğu gibi.

SPEEDTAIL VE DİĞER ÜST DÜZEY McLAREN'LER

	SPEEDTAIL	P1	F1
Motor	V8, 3999cc, twin-turbo, +elektrik desteği	V8, 3799cc, twin-turbo, +elektrik desteği	V12, 6064cc
Güç	1050 bg @ n/a d/d	915 bg @ 7500 d/d	636 bg @ 7500 d/d
Tork	1354 Nm (tahmini)	900 Nm @ 4000 d/d	650 Nm @ 4000-7000 d/d
Ağırlık	1430 kg (kuru)	1490 kg	1138 kg
0-300 km/s	12.8 sn	16.5 sn	22.0 sn
Maks hız	402 km/s	350 km/s	386 km/s

yazı DAVID VIVIAN

fotoğraflar ASTON PARROTT

ZEHİRLİ KUYRUK

Speedtail'den Longtail'e bir başka McLaren hikayesi… 600LT uzantılı yeni McLaren akıllara tek bir soruyu getiriyor: Bir Sports Series modeli "Longtail" uzantısının hakkını verebilir mi? Cevabı arıyoruz

McLaren
GB
LT03 MCL

İLDİĞİM HİÇBİR OTOMOBİL üreticisi evrim kavramını McLaren Automotive kadar agresif biçimde ele almadı. Çok ama çok az üretici, otomobillerin gelişim ve pazarlama süreçlerini şekillendiren hiyerarşik yapıları kırmadan evrimi canlı tutabilmiştir. Bir zamanların sarsılmaz doğrusu, Woking'in zehir gibi mühendisleri tarafından durmaksızın zorlanıyor. Neydi o doğru? "Yeni bir performans otomobili kendisinden önce üretilmiş üst sınıf performans otomobilinden daha süratli ve becerikli olamaz!"

Örneğin Porsche'ye bakın: Alman üretici gayet başarılı sporcular olan Boxster/Spyder ikilisiyle tuhaf mimarili 911'in arasındaki boşluğu yeterince açık tutabilmek için çok çabalıyor. Bu durum 911'in özel hallerinden dolayı kabul edilebilir olsa da, markayı McLaren gibi doymak bilmeyen bir canavarın karşısında çaresiz bırakıyor. Hatırlarsanız İngiliz üretici, çaylak sıfatıyla, kusurlu bir sporcu olan 12C'yi hazırlamıştı. Sonrasında ortaya çıkan ilerleme ve gelişim ise Tony Stark'ın Iron Man kostümünü dahi kıskandıracak bir seviyeye ulaştı.

McLaren'ın daha iyi ve daha performanslı spor otomobil üretmekteki kararlı yaklaşımı kağıt üzerinde şekillenmiş değil. Baktığınız zaman markanın gayet anlamlı bir yapılanması var. Altta Sport Series (540C, 570GT, 570S, 600LT) modelleri, ortada Super Series (720S), üstte ise Ultimate Series (Senna ve yakında tanıtılacak Speedtail) modelleri yer alıyor. Marka yeni çabalarını önceki duygusal ve pahalı çabalarının ayağına basacak şekilde konumlandırmasa da, mevcut ilerleme karmaşık bir durum ortaya çıkarıyor; nereyi geliştirmeli ve ne kadar geliştirmeli gibi… Yine de ilerleme durmak bilmiyor. 720S'i ele alalım. Otomobilin pratik olarak inceleyeceğimiz her alanda P1 kadar hızlı olduğunu dünya biliyor. Bu nasıl bir ilerleme hızıdır?

Peki McLaren'ın son ilginçliğine ne demeli? Markanın 185.500 sterline sunduğu 600 bg'lik 600LT modeli, temelini aldığı 570S'ten ziyade kendisinden 73.500 sterlin ve 75 bg fazlaya sahip olan Longtail atası 675LT ile anılıyor. Üstelik tur zamanı ve şasi etkileşimi gibi konularda yeni ufaklığın 675LT'yi alt ettiğini bilmelisiniz. Dolayısıyla buradaki performans seviyesinin, özünde fazlasıyla süratli olan 570S'i bile ortalama gösterdiğini söyleyebiliriz. Evet, 600LT'nin hafifletilmiş ve keskinleştirilmiş bir 570S

Üstte sağda: Homologasyon için üretilen üç adet McLaren F1 GT Longtail'den biri. **Sağda:** F1 GTR o dönem GT yarışlarında yükselen Porsche ve Mercedes takımları karşısında sıkı durabilmek için hazırlanmıştı

“600LT, McLaren’ın 1 milyon sterlinden ucuza sattığı en iyi yol otomobili olabilir”

olmadığı ortada… Burada özel Longtail formülünden nasiplenen bir otomobilden bahsediyoruz ki; 600LT McLaren’ın 1 milyon sterlinden ucuza sattığı en iyi yol otomobili olabilir.

LT olarak kısaltılan Longtail ifadesini McLaren’ın “RS”i gibi düşünebilirsiniz. 600LT özelinde gövdenin uzunluğunu 74 mm arttıran ilave aero anlamına gelen söz konusu uzantı daha önce sadece üç McLaren modelinde kullanıldı. Bunlardan ilki 1996 yılının F1 GTR yarış otomobiliydi. GT kurallarının değişmesiyle birlikte F1’in kazanma gücünü muhafaza etmek isteyen McLaren acilen “Longtail” operasyonunu yaratmıştı. Homologasyon için üç adet “F1 GT” yol otomobili üretildi ve Gordon Murray bu araçların tamamının son regülasyonlara göre hazırlanmasında ısrarcı oldu. Sonuç muhteşemdi. BMW imzalı V12’den alınan ekstra güç 135 kg’lik hafiflemeye denk geliyordu ki, otomobilin yarış versiyonunun sadece 1050 kg olduğunu unutmayın. Yine de Lon-

Solda: F1 GTR Longtail 1997 yılında ortaya çıktı. **Altta solda:** 675LT isimli yol otomobili Longtail uzantısını 18 yılın ardından canlandırdı

gtail'in olayı güçten ziyade gövdeyi 641 mm uzatan ilave aerodinami önlemleriydi.

Longtail öncesi F1 GTR'ın 1995 Le Mans'ı kazanmasında önemli katkıları olan JJ Lehto, daha hafif ve daha uzun F1 GTR'ı kullandıktan sonra iki otomobilin arasındaki farkın F3000 ile F1 otomobilleri arasındaki farka denk olduğunu söylemişti. Elbette ekstra güç ve hafiflik katkı sağlamıştı, fakat asıl olay aerodinamide saklıydı. Lehto söz konusu aerodinamik durumu 'başka bir seviye' olarak değerlendiriyordu. Kötü şans kendisini yakaladı ve otomobili 97 yılının Le Mans yarışını bitiremedi. Yine de diğer iki otomobil GT1 sınıfında birinci ve ikinci olmuştu. Bu arada sınıfını birinci bitiren F1'in genel klasman birincisi Porsche WSC-95'in yalnızca bir tur gerisinde kaldığını da ekleyeyim.

Evet, Longtail… Pazarlama insanları tarafından bulunmuş bir başka 'hızlı git' uzantısı. F1 GTR'ın talihini değiştiren ve markanın pistteki tecrübelerini yola aktarma fırsatı yaratan bu uzantı, ilk meyvesini 2015 yılında 675LT ile verdi. O otomobili inanılmaz bir hayranlık ve tutku ile hatırlıyoruz ki, 675LT'nin eCoty 2015 testlerinde Porsche'nin muazzam makinesi 911 GT3 RS'i kıl payı farkla nasıl alt ettiğini unutmuyoruz.

Tıpkı F1 GTR gibi 675LT de aerodinamik açıdan iyileştirilmiş bir otomobildi. Temelini aldığı 650S'ten daha hafif, daha uzun ve daha güçlü olan otomobil coupe ve spider formlarıyla sunuldu. Kanat/hava freni düzeneği içeren arka kısmın 34 mm artırılan uzunluğu kağıt üzerinde çok bir şey ifade etmeyebilir, ancak yeni ön ve arka splitter'ın da katkısıyla, 650S'e kıyasla %40 daha fazla yere basma kuvveti (300 km/s'de ölçülmüştür) üreten bir sporcu yaratıldı. Bu durum markanın P1 isimli güzelliğini üzecek bir performans ortaya çıkarıyordu. Nasıl çıkarmasın? 3.8 litrelik twin-turbo V8, 675 bg güç, 700 Nm tork, ton başına 510 bg ile

“600LT’nin 675LT’deki esneklikten nasiplenmediğini söylemek mümkün”

sınıfının en iyi güç ağırlık oranı, 2.9 saniyelik 0-100 zamanı ve 7.9 saniyelik 0-200 süresi.

Tüm bunlar eCoty sürüşlerinde Porsche’ye fazla gelmişti. Evet, 911 damardan giren mekanik hissiyatı ve saflığıyla bazı arkadaşlarımızın kalbini kazanmıştı, fakat 675LT’nin yetenekleri birinci sırayı kıl payı farkla İngiliz üreticiye armağan etti. Otomobilin bu başarıyı yakalamasında P1’i anımsatan şasi kadar doğal yeteneklerin de etkili olduğunu söylemeliyim. Tıpkı 12C’de olduğu gibi tüm süspansiyonları arasında hidrolik bağlantı içeren 675LT, yol koşullarına ve sürüş programına göre adaptif tepkiler yaratan gazlı bir tertibata da sahip. Virajlarda gövde burulmasını neredeyse sıfıra indiren bu sistem düzlüklerde süspansiyon bağlantılarını ayırarak tekerlek kontrolünü ve rafineliği iyileştiriyor. Sistem sayesinde geleneksel burulma önleyici bara gerek kalmadığı için hafiflik ve konfor başlıklarında da kazanım söz konusu. Limitleri zorlarken GT3 RS kadar etkileşimli ve eğlenceli olmasa da, 675LT’nin çift karakterli ve hardcore halleri inanılmazdı.

Pasif süspansiyonlu ve uzun kuyruklu 600LT başka bir otomobil. Fotoğrafçımız Aston Parrott ile birlikte evo ekibinin en sevdiği yollardan birine çıkarak otomobili geçtiğimiz ay Hungaroring Pisti’nde kullanan Adam Towler’ın aslında ne demeye çalıştığını anlayacağız. Kendisi otomobilin biraz sert ve düzensiz oluşundan dem vurmuştu ki 7-ileri şanzımanın hafifçe gevşek karakterine karşın bu şeyin 675LT’deki esneklikten nasiplenmediğini söyleyebilirim. Açıkçası 600LT bana GT3 RS’i anımsatıyor: Kabin arkadan yükselen titreşimlerle sarsılırken süspansiyonlar yumuşaklıktan nasibini almamış biçimde çatır çatır sarsılıyor. Doğrusu 675LT’den inip bu şeyi kullansam “Yolunda gitmeyen ne oldu?” diye sorardım. Bu durumda McLaren bana mutlu bir şekilde şöyle derdi: “Piste çıkmaktan ve tur zamanı rekoru kovalamaktan hoşlanıyorsanız 600LT sizin için daha uygun olacaktır…” O halde sorulması gereken soru “Yolunda giden ne oldu?” olabilir…

Temelini 570S’ten alan bir otomobil kötü olamaz. Ne de olsa tüm McLaren modelleri içinde en iyi direksiyona sahip olan sporcudan söz ediyoruz. 600LT 1356 kg ile 570S’ten 84 kg daha hafif kalıyor. Güç değeri ise 30 bg fazlayla 600 bg. Parçaların %23’ü yeni olsa da, 675LT’nin hareketli aero detayları ve çapraz bağlantılı hidrolik süspansiyonları Sports Series modellerini aşıyor. Kayda değer değişiklikler arasında yeni kam milleri ve yeni ECU mevcut. Yeni jantlar, lastikler ve forged alüminyum süspansiyonlar sayesinde 27 kg tasarruf sağlanmış. Yeni süspansiyon ayarı, daha fazla iz genişliği, daha alçak gövde ve daha bir sürü şey… Görüyorsunuz ya, 720S gibi güzellikleri çimdiklemekten bile çekinmeyen bir marka McLaren. Aerodinami kısmı yani Longtail kısmı ön splitter’dan arka splitter’a kadar 74 mm’lik gövde uzamasına neden olurken bu verinin sabit arka kanattan ölçülmediğini belirtelim. Kanat demişken, yukarı bakan egzozların sıcak gazlarından ve patlamalarından etkilenmemesi için kanat yüzeyi yalıtkan bir materyalle kaplanmış. Ayrıca egzozdan çıkan sesler müzikal olmasa da epey vahşi ve sert. Tüm bu değişiklikler 250 km/s hızda 100 kg yere basma kuvveti sağlıyor. 0-100 zamanı 2.9 saniye ile 675LT’ye denk olan 600LT, 0-200 zamanında 8.2 saniye ile büyük kardeşinden 0.3 saniye geride kalsa da, 911 GT2 RS’i 0.1 saniye geçmeyi başarıyor. Çeyrek mil verisi ise 10.4 saniye. Hızlı ve Öfkeli ağzıyla konuşalım: Burada onluk bir arabadan

“600LT’nin kontrollerindeki berraklık yol otomobillerini aşan bir seviyede”

bahsediyoruz adamım!

Şayet 600LT’nin tutunma ve sürüş karakteri 675LT’yi gölgelemeyi başaramazsa, bu otomobilin 570S ile ilişkisi daha da incelenmeye değer olacaktır. Dağ yollarına ulaşmamızla birlikte 600LT’nin hoppalığı yok oluyor ve her zeminde ışıldayabilen bambaşka bir karakter ortaya çıkıyor. Pozitif ve yapıcı geri bildirimler, lazer keskinliği ve yol ile harika bir iletişim kuran rafinelik… 570S, 2016 yılında evo ekibinin aklını başından almıştı. Özellikle de bozuk zeminlerdeki becerileriyle... Sanki otomobil ve zemin arasında manyetik bir bağ vardı ve tekerlekler zemindeki pürüzlere uyum sağlamaktan başka bir şey yapmıyordu. Yine de 570S kusursuz değildi. Hafif direksiyonu ve tedirginlik veren narinliğiyle bu otomobil bana Albert Einstein’ın kuantum fiziğiyle ilgili düşüncelerini anımsatmıştır.

600LT’nin viraj alma karakterinde de bir “Einstein’lık” söz konusu, ancak farklı bir nedenle… 675LT standartlarında dahi virajlara inanılmaz hızlar taşıyabilen 600LT zamanı yavaşlatıyor. Daha doğrusu zamanı yavaşlatanın siz olduğunu hissettiriyor. Belki de buna Federer sendromu demeliyiz. Bildiğiniz gibi efsane tenisçi agresif hamleleri minimal hareketlerle karşılayabiliyor. Bunun sebebi kendisinin görme yeteneği. Tabii bu yetenek gözlerinden değil, beynindeki işlemcilerin hızından kaynaklanıyor. Böylece işlemler daha kısa sürede tamamlanıyor ve daha az hareketle daha verimli bir performans ortaya çıkıyor. 600LT sürücüsüne benzer

bir özel güç armağan ediyor. Dışarıdan bakan birisi otomobilin viraja taşıdığı hızı görünce korkabilir, fakat alkantara kaplı direksiyonun gerisinde otururken kendinizi hiçbir şekilde baskılanmış hissetmiyorsunuz. Elbette sürücü faktörünü görmezden gelemeyiz, fakat sürecin doğal ve tane tane işliyor olması 600LT'ye bir yol otomobilinden beklenmeyecek türden bir kontrol duygusu kazandırıyor. Durun bunu daha kolay açıklayayım: 600LT bu zamana kadar kullandığım en iyi yol tutan otomobil. Halen endüstriyel sesler çıkaran V8 motoruna ve halen bir tık pürüzlü kalan çift kavramalı şanzımanına karşın, otomobilin 675LT'yi utandıracak kadar becerikli bir pist oyuncağı olmasına şaşırmamalı.

McLaren Automotive üst düzey sporcularında kullandığı ileri teknolojileri daha uygun fiyatlı sporcularına uygulamaktan ve hızlanmaktan hiçbir şekilde geri durmuyor. 600LT gündelik kullanımda zor bir otomobil olabilir ve Longtail uzantısının dikenlerini hissettirebilir. Ne var ki 'yeri var zamanı var' kavramını anlamış bir otomobil arzusundaysanız bundan iyisini bulamazsınız.

McLaren 600LT

Motor V8, 3799 cc, twin-turbo **Güç** 600 bg @ 7500 d/d **Tork** 619 Nm @ 5500-6500 d/d
Ağırlık 1356 kg **Güç/ağırlık** 444 bg/ton **0-100 km/s** 2.9 sn
Maks hız 328 km/s **Baz fiyat** 185.500 Sterlin
evo skoru ★★★★★

KUZEY IŞIKLARI

Mazda MX-5 güncellendi ve 184 bg ile hiç olmadığı kadar güçlendi. Otomobili turbo beslemeli kuzeni Abarth 124 Spider ve 200 bg'lik Toyota GT86 ile bir araya getirerek Yorkshire Dales yollarına çıkarıyoruz

yazı STEVE SUTCLIFFE *fotoğraflar* ASTON PARROTT

BU GÜN KUTLANMAYA DEĞER HARİKA BİR GÜN. Yorkshire Dales yollarında üç farklı arkadan itişli sporcu ile sürüş yapacağız. Üçü de manuel şanzımanlı ve üçü de ulaşılabilir fiyatlara sahip. Üstelik ikisi atmosferik motorla hareket ediyor ki bugünlerde cebiniz ne kadar dolu olursa olsun atmosferik motorlu spor otomobil bulmak pek kolay değil. Güncellenen Mazda MX-5'i iki önemli rakibiyle karşılaştırıyoruz. Bu otomobillerin en güzel yanı bir Golf'le yakın fiyatlara satılıyor olmaları. Dahası, MX-5 testimizde RF versiyonu ile yer alıyor. Yani katlanır metal tavanlı bir MX-5'imiz var. Abarth 124 geleneksel kumaş tavanlıyken, Toyota GT86 ise sabit metal tavanlı bir otomobil. Anlayacağınız hafif ve ulaşılabilir spor otomobil türünün tüm örneklerini bu testte bir araya toplamış olduk.

Buradaki üçlünün yolları daha önce bir şekilde kesişti. GT86 ilk nesil Mk4 MX-5 RF'i bir testte alt etmişti. Standart Fiat 124 Spider ise bir başka testte Mazda'ya karşı kaybetmişti. Testimizde gördüğünüz kuvvetli Abarth modeli ise evo'da uzun dönem test aracı olarak bulundu ve pek çok arkadaş kazandı. Öte yandan Abarth'ın buradaki ikiliyle daha önce hiç karşılaşmadığını tekrar belirteyim.

Kağıt üzerinde bakıldığında 2.0 litrelik MX-5'in daha önceki versiyonla ilgili en büyük eleştirimizi dikkate aldığı görülüyor. Malum, bizler MX-5'i 2.0 litrelik motordan ziyade 1.5 litrelik küçük ve tatlı güç ünitesiyle tercih ediyorduk. Ne var ki ilave 500 d/d devir, 24 bg güç (toplamda 184 bg) ve daha özel motor sesi bu küçük roadster'in tüm dertlerine deva olmuş olabilir. Öfkeli bir otomobil olan Abarth 124 Spider, Fiat'ın eski patronu Sergio Marchionne'nin birçok başarısından yalnızca bir tanesi. Kendisi Mazda ile bir araya gelerek yeni MX-5'i yeniden ele almak ve bu yolla 124'ü yaratmak üzere Japonlarla sözleşmişti. 2.0 litrelik atmosferik motor Fiat'ın 1.4 litrelik turbo motoruyla değiştirildi ki bu motorun Abarth versiyonu 250 Nm torkla Mazda'nın 204 Nm'lik torkunu epeyce geride bırakıyor. Ne var ki 170 bg'lik güç değeri Abarth'ın ekibin en güçsüzü olması anlamına geliyor. Özetlemek gerekirse, turbo motoru haricinde, Abarth'ın görünmeyen yerlerinin büyük oranda MX-5'ten oluştuğunu söylemek mümkün. Süspansiyon ayarı gibi özel detaylar ve İtalyan otomobilinde kas gücüyle çalışan kumaş tavan oluşu ikiliyi ayıran bazı farklılıklar.

Gelelim fikir ayrılıklarının otomobili GT86'ya… Burada gördüğünüz Blue Edition modeli otomobilin elektrik mavisi renginden fazlasını içeriyor. Arkadaki siyah kanat, Sachs süspansiyonlar, 17 inçlik siyah jantlar ve Brembo tarafından ele alınmış frenler bu edisyonun önemli detayları. Subaru tarafından hazırlanan 200 bg gücündeki 2.0 litrelik alüminyum boxer motorla yürüyen GT86, 6400 d/d bandından önce, çok da muhteşem olmayan 204 Nm'lik torkunu tekerleklere yansıtmıyor. Bana kalırsa bu otomobili zorlamak hem güzel sesler duymanızı sağlıyor hem de diğer ikiliye kıyasla daha sportif bir deneyim yaratıyor. Neyse, sürüşle ilgili detaylar az sonra geliyor…

Blue Edition donanımlı GT86'nın fiyatı 1695 sterlin artışla 29.980 sterline ulaşıyor, baz model ise 28.285 sterlin. Ekibin en pahalısı olma onuru ise 29.625 sterlinlik Abarth'a ait. 2.0 litrelik MX-5'inizi buradaki gibi Bilstein süspansiyonlarla isterseniz cebinizden 26.595 sterlin çıkacaktır. Kumaş tavan tercih etmeniz durumunda ise bu rakamı 25.000 bandının altına çekebilirsiniz.

Sağda: GT86'nın kabini MX-5 ve Abarth'a kıyasla daha eski görünebilir, ancak burada hem daha alçakta oturuyorsunuz hem de direksiyondan daha fazla geri bildirim alıyorsunuz

“HAFİF VE ULAŞILABİLİR SPOR OTOMOBİL TÜRÜNÜN TÜM ÖRNEKLERİNİ BU TESTTE BİR ARAYA TOPLADIK”

Solda ve sağda: MX-5 ve 124 ikilisinin koltukları yeterince omuz desteği sağlamıyor, sol alttaki GT86 koltukları ise bu noktada oldukça iyi bir iş çıkararak sportif hissiyatı güçlendiriyor

Üçlünün kağıt üzerindeki düzlük performansları oldukça yakın. Özellikle de MX-5 ve Abarth, 6.8 saniyelik 0-100 zamanlarıyla merak uyandırıyor. GT86 ise, sahip olduğu 200 bg güce karşın, 1240 kg'lik gövdesiyle ekibin en ağırı. Bu da otomobilin 0-100 zamanına 7.6 saniye olacak yansıyor. Açıkçası Toyota halen oldukça hafif hissettiren bir spor otomobil olsa da, hafiflik bahsini fazlasıyla ciddiye alan Mazda oyunun kurallarını değiştiriyor. Mk4 MX-5'in gelişim sürecinde her bir gramın hesabı yapılmıştı ki bugün metal tavanlı, tam donanımlı 2.0 MX-5 bile sadece 1073 kg çekiyor. Kumaş tavanlı Abarth ise buradaki MX-5'ten 13 kg daha hafif.

Abarth ilk anda diğerlerinden biraz daha hızlı hissettiriyor. Özellikle orta devir hızlanmalarında otomobilden performans alabilmek için, diğer ikiliye kıyasla, gaz pedalıyla fazlaca uğraşmak durumunda kalmıyorsunuz. Abarth'ın sesler konusunda da ön planda olduğunu ekleyeyim. Özellikle 3500 d/d ile 5500 d/d arasında derin ve vahşi sesler çıkaran ve ara ara egzoz patlatan otomobilin rölanti tınıları ise dizel motorlu yüksek sürat teknelerini anımsatıyor. Yine de Abarth'ın sesi güzel. Öyle ki diğer iki otomobil 124 ile kıyaslandığında sus pus görünmekten kurtulamıyor.

İlk andaki şovmen karakterine ve sürücü koltuğuna ilettiği güzel tınılara karşın Abarth rakiplerinden daha tembel ve gevşek hissettiriyor. Bu durumu özellikle otomobili zorlamaya başladığınız anlarda daha belirgin hissedebiliyorsunuz. Abarth basit ve ulaşılabilir zevklerin otomobil. Hatta bazı zamanlar özündeki tembellik ve gevşeklikten ötürü sürücü olarak kahraman gibi hissetmekten kendinizi alamıyorsunuz, çünkü bu şeyi yola getirmek için çabalamanız gerekiyor. GT86 ve Mazda içinse durum tam tersi: Bu otomobilleri ne kadar zorlarsanız o kadar iyileşiyorlar. Özellikle de GT86…

Toyota bir şekilde özünün çok doğru olduğunu hissettiriyor ki bu duyguyu birçok farklı açıdan alabiliyorsunuz. Her şeyden önce, özellikle Blue Edition donanımıyla otomobilin amaca uygun göründüğü ortada. Dolayısıyla henüz kabine yerleşmeden önce bu şeyin sportif açıdan daha ciddi bir yaklaşıma sahip olduğu hissine kapılıyorsunuz. Gerçekten de

“ABARTH İLK ANDA DİĞERLERİNDEN BİRAZ DAHA HIZLI HİSSETTİRİYOR”

Toyota tastamam bir sporcu gibi görünüyor ve bu duyguyu kabinde de hissettirmeyi başarıyor.

Sürücü koltuğu gerekli her noktada doğru desteği sağlıyor. Mazda ve Abarth’ın özellikle omuz desteği bakımından zayıf kalan koltuklarına kıyasla Toyota’nın koltuğu çok başarılı. Ayrıca burada rakiplerden üç dört santimetre daha aşağıda oturuyorsunuz. Dolayısıyla otomobilin ilk anlardaki güçlü sportif hissiyatında koltukların da payı mevcut. Benzer bir durum direksiyon, pedallar, vites kolu ve kontrol kumandaları için de geçerli, zira her bir parça tam da olması gerektiği yerde duruyor. GT86 ile uyurken bile heel&-toe yapabilirsiniz, çünkü pedalların konumu ve sertliği kusursuz. Mazda ve Abarth’ta ise gaz pedalı frene göre yeterince yukarda kalmadığı için daha fazla çabalamanız gerekiyor. Neyse ki Mazda’nın direksiyonu artık derinlik ayarı da sunuyor. Böylece uzun boylu sürücüler daha rahat edecek ve bu sayede otomobilden daha fazlasını alabileceklerdir.

Buraya kadar bahsettiğim detayları büyük hissiyat farklılıkları yaratan küçük şeyler olarak değerlendirebilirsiniz. Henüz düzgün bir yola çıkmış ve otomobilleri zorlamış değiliz… B2655 kodlu rota bu konudaki ihtiyacımızı hakkıyla karşılayacak ve bazı soruları cevaplamamızı sağlayacaktır. Soru 1: Abarth normal yollar ve normal hızlarda gösterdiği çevikliği ciddi sürüşlerde de gösterebilecek mi? Soru 2: MX-5 halen bir spor otomobil mi, yoksa başka bir şeye mi evrildi? Soru 3: GT86’nın motoru ve şasisi buradaki ikilinin hakkından gelmeyi başarabilecek mi?

Önce Abarth ile sürüşe çıkıyorum. Otomobilin genel olarak gayet şaşırtıcı bir karaktere sahip olduğunu söylemeliyim. İlk dakikalarda dikkat çekecek derecede yumuşak ve sakin süspansiyonlarla, çok da keskin sayılmayacak direksiyonla ve fazlasıyla rahat tepkilere sahip olan fren sistemiyle konuyu anlamaya çalışırken; Abarth’ın yolda akış biçimiyle ilgili büyük bir yanlışın olmadığını fark ediyorsunuz. Otomobilin motoru ve ara devir performansı şahane. İlk dört viteste gerçekten zorladığınızda ortaya çıkan sesler de öyle… Dahası manuel şanzıman kendi halinde ve iyi çalışan bir ünite.

Yine de Abarth’ın dinamik karakterindeki keskinlik ve incelik yoksunluğu otomobilin bu tarz yollarla gerçek anlamda ilişki kurmasına mani oluyor. Otomobili sıkıca tutup zorlayabileceğiniz ve bu yolla sürüş deneyimini güçlendirebileceğiniz karakteristik bir detay bulmak mümkün değil. Dolayısıyla ruhunuzu zenginleştirmek konusunda zayıf kalan Abarth bir noktadan sonra sıradan görünmekten kurtulamıyor. Hafif ve arkadan itişli bir spor otomo-

bilin sunması gereken heyecanları bir türlü bulamıyorsunuz. Abarth daha ziyade sıradan bir otomobilin arkadan itiş ve hafiflik kostümü giymiş versiyonu gibi hissettiriyor ki markanın adını düşününce buna üzülmemek elde değil. Standart Fiat 124 Spider'da bu tarz eksiklikleri daha kolay kabul edebilirsiniz, çünkü bu otomobil daha sakin ve kendi halinde bir karakter imajı çiziyor. Ne var ki, burnunda 'o logoyu' taşıyan bir otomobilin yolla birlikte nefes alıp vermesini beklemek hepimizin hakkı ki Abarth farklı sebeplerden dolayı bunu başaramıyor.

Neyse ki diğer ikili böyle değil. MX-5'i fundalıklar boyunca kıvrılan yollara çıkarıp zorladığımda otomobil daha etkileşimli ve daha 'sporcu' hissettiriyor. Sürüş pozisyonu, kontroller ve iç mekan gibi önemli benzerliklere karşın Mazda'nın Abarth'ta bulamadığınız odaklılığı hissettirmesi kayda değer. Gövdesi şaşırtıcı miktarda esnese de, süspansiyonları 124'ten biraz daha sert olan MX-5'in viraj girişlerindeki keskinliği bu ölçüde daha başarılı. Direksiyonun daha tepkili ve daha hissiyatlı olmasını sağlayan bu durumun haricinde, MX-5'in fren pedalı da kuzeninden çok daha diri bir karaktere sahip.

Sonuç olarak, orta devirlerdeki önemli tork eksikliğine karşın, Mazda ile bütünleşebiliyorsunuz ki benzerini Abarth'ta hissetmek olanaksız. Her şeyden önce, Mazda'yı yüksek devirde kullanmanız gerekiyor ki bu durum otomobilin daha etkileşimli olmasını sağlıyor. Buna bir de şanzımanın daha keskin ve keyifli geçişlerini eklediğinizde aradaki fark daha da açılıyor. Böylece yolun sonuna varıp dönüşe geçmeye hazırlanırken,

"GT86 BU SINIFIN EN İYİ TERCİHİ. HEM DE KAYDA DEĞER BİR FARKLA..."

aynı sürüşü MX-5'in elektrikli targa tavanını açarak yapmak ve egzoz sesiyle deneyiminizi güçlendirmek istiyorsunuz.

MX-5'in spor otomobil nirvanasını yaşatabilen bir otomobil olduğunu söyleyemem, çünkü nirvana kelimesini kullanabilmek için bundan daha fazla sürat gerekir. Ayrıca motora eklenen ilave beygir gücüne karşın MX-5 öncesine kıyasla çok daha potansiyelli hissettirmiyor. Birçok virajda zorlayabildiğiniz ve kaydırabildiğiniz bu otomobili bir nirvana olarak değerlendirmek yerine, her sürüşten sonra yüzünüzü arsızca güldürecek bir arkadaş olarak düşünün. Konuya böyle yaklaştığınızda MX-5'in işini kusursuz biçimde yerine getirdiğini göreceksiniz ki Abarth ile kıyaslandığında, spor otomobil deneyiminde küçük detayların ne kadar önemli olduğu bir kez daha kanıtlanıyor.

Gel gelelim, konu sürüş keyfi olduğunda GT86 buradaki iki rakibinden ayrılmaya başlıyor. Otomobilin direksiyonundan, şasisinden ve frenlerinden en iyiyi alabilmek için dört silindirli boxer motoru sonuna kadar zorlamanız gerekiyor ki Toyota'nın çekiciliği de tam olarak bunda saklı. Zira otomobili ne kadar zorlarsanız o kadar iyileşiyor. Boğazına basın, nefessiz kalsın ve ışıldasın! İşin ilginci, GT86 ne kadar zorlanırsa o kadar doğal hissettiriyor.

Açıkçası bir noktada bu otomobilin Prius lastikleriyle yürümesine anlam veremiyorum. Sachs süspansiyonlar takılan bir sporcunun fazlaca tutunma üretmeyen lastikler üzerinde durmasının nasıl bir mantığı olabilir? Sonuç olarak GT86'nın açık ara buradaki en keyifli otomobil olduğunu gözlemliyorum ki bu durumda yapabileceğim tek bir yorum var: Ben kimim ki Toyota'yı sorgulayayım?

Öyle ya da böyle GT86 bu sınıfın en iyi tercihi; hem de kayda değer bir farkla... Otomobilin şasisi yol sürüşlerinde sürücüyü şımartacak kadar incelikli. Karakterdeki keskin ama affedici yön ise GT86'nın sonsuz ayarlanabilirliğe sahip olması anlamına geliyor. Dahası, Toyota'nın direksiyonu çok daha keyifli ve hissiyatlı. Tıpkı manuel şanzımanı gibi... Abarth'a kıyasla çok daha sık vites değiştirmek zorunda olduğunuz doğru, fakat bu durum GT86'daki çekiciliğin bir parçası. Bunu anlamak için sıkı bir rotada ciddi bir sürüş yapmalısınız. Son olarak, Toyota'nın arka koltuklara ve gerçek bagaja sahip olduğunu da hatırlatayım.

Sonuç olarak GT86 kazanıyor. Hem de kolaylıkla... Açık havada sürüş deneyimi istiyorsanız MX-5 her zamanki gibi yanlışı olmayan bir seçenek. Abarth ise, nasıl desem, bir miktar zayıf... Kimileri aynı fikirde olmayabilir, ancak GT86 ciddi bir spor otomobil olarak doğdu ve ciddi bir spor otomobil olarak yaşayacak.

Toyota GT86 Blue Edition

Motor Boxer, 4-silindir, 1998 cc **Güç** 200 bg @ 7000 d/d **Tork** 204 Nm @ 6400-6600 d/d
Ağırlık 1240 kg **Güç/ağırlık** 161 bg/ton
0-100 km/s 7.6 sn **Maks hız** 225 km/s
Baz fiyat 28.980 Sterlin
evo skoru ★★★★☆

Mazda MX-5 RF 2.0 Sport Nav+

Motor Sıralı, 4-silindir, 1998 cc **Güç** 184 bg @ 7000 d/d **Tork** 204 Nm @ 4000 d/d
Ağırlık 1073 kg **Güç/ağırlık** 171 bg/ton
0-100 km/s 6.8 sn **Maks hız** 220 km/s
Baz fiyat 26.595 Sterlin
evo skoru ★★★★☆

Abarth 124 Spider

Motor Sıralı, 4-silindir, 1368 cc, turbo **Güç** 170 bg @ 5500 d/d **Tork** 250 Nm @ 2500 d/d
Ağırlık 1060 kg **Güç/ağırlık** 161 bg/ton
0-100 km/s 6.8 sn **Maks hız** 230 km/s
Baz fiyat 29.625 Sterlin
evo skoru ★★★★☆

BRISTON

MEY SAAT ve DIŞ TİC. LTD. ŞTİ.

www.meysaat.com

yazı ADAM TOWLER

fotoğraflar MATT HOWELL

BU SEFER TAMAM!

Aston Martin'in yeni Vantage modeli bu döneme kadar bazı konularda eleştirilmişti. Markanın yeni mühendislik merkezini ve Silverstone Pisti'ni test alanı olarak kullanması söz konusu eleştirilerin ciddiye alındığını gösteriyor

ASTON MARTIN'İN GAYDON'DA YER ALAN MERKEZ ofisinden Warwickshire yollarına bağlandığınızda kısa süre içerisinde markanın Wellesbourne'da yer alan yeni mühendislik merkezine ulaşıyorsunuz. Burada olduğum için iki sebepten dolayı mutluyum. Birincisi, markanın yapılanma döneminden sonraki çabalarına bir kez daha şahit oldum. İkincisi ise tesise bağlanan yollarda çok keyif aldım. Tabii bunu ilk anda beklemiyordum.

Vantage'ın heybetli ve keskin tasarımlı gövdesini Gaydon'un toprak zeminli otoparkından çıkardıktan kısa süre sonra buradaki örneğin daha önce kullandığımız mavi renkli Vantage'tan daha olgun ve becerikli olduğunu hissettim. Hatırlarsanız mavi otomobil dört araçlık bir grup testine katılmış ve kaybetmişti. Burada ise ilginç şeyler oluyor, çünkü şu an kullanmakta olduğum Vantage iyi hissettiriyor. Warwickshire'ın virajlı yollarında sürüşe devam ederken iki duyguyu yoğun olarak hissediyorum. İlki İngiliz otomobil üreticilerinden birinin başarılı bir spor otomobil deneyimi sunuşuna şahit olmak, ikincisi ise tam olarak ne olup bittiğini anlayamamış olmanın verdiği şaşkınlık.

Sanırım evo olarak az evvel bahsettiğim grup testinde Vantage için yaptığımız yorumlar şirketin üst yönetiminde önemli bir etki yarattı. Sorular soruldu, araştırmalar yapıldı… Sonrasında ise ne olduğunu açıkçası bilmiyoruz.

Öğrendiğimize göre mavi renkli otomobil evo'ya teslim edilmeden önce bazı parçalar değiştirilmiş fakat süspansiyon geometrisi yanlış ayarlanmış. Dolayısıyla o otomobilin tutunma becerisinin, nasıl desem, "beklenenin altında" olduğu ve bu durumun direksiyon hissiyatı ve genel sürüş karakterinde de olumsuz izler bıraktığı ifade ediliyor. Bu açıklamalar mavi otomobilin performans verileri bakımından geri kalmış olmasını açıklamıyor olsa da, bizim asıl şikayetimiz yol tutuşla ve hissiyatla ilgiliydi. Bilirsiniz, hissiyat kavramını ifade etmek zordur, ancak mavi Vantage'la ilgili bir şeyler yolunda değildi. Bugün markanın üst yönetim ofislerine davet edildiğimde, yeni mühendislik yaklaşımının ve yeni mühendislik merkezinin Aston Martin'i nasıl yükselteceğini ve bu tarz durumların yaşanmaması için neler sağlayacağını öğreneceğim.

Başındaki şapkanın altındaki sert yüzüyle Aston Martin'in "şef mühendis-araç mühendisliği" unvanlı mühendisi Matt Becker ile tanışıyorum. Aslına bakarsanız bu adam hiç de sert biri değil ki kendisiyle gayet açık bir şekilde iletişim kurabildiğim için mutluyum. Kendisinin bana ilk söylediği şey evo'nun teste aldığı mavi renkli otomobilin şirket içerisinde "2PT" olarak kodlandığı oluyor. İyi ama bunun anlamı ne? Tıpkı diğer üreticiler gibi, Aston Martin'in gelişim planı da çok aşamalı süreçlerden oluşuyor. Becker bunu bir piramite benzetiyor ve son halini almış otomobiller piramidin üst noktasını temsil ediyor. Son aşamalardaki otomobillerin en tepedeki otomobillerle ayırt edilemez olduğunu ifade eden Becker, bu araçların satılmadığını ve geri dönüştürüldüğünü söylüyor.

Projelerde yaratılan ilk araçlar "X1" olarak kodlanıyor. Hani casus fotoğrafları çekilen kamuflajlı otomobiller vardır ya, işte onlar… Bu araçların gövdeleri tuhaf oranlara sahip olabilir, çünkü asıl amaç, motor ve süspansiyon mimarisi gibi, görünmeyen yerleri test etmektir. Aston bu aşamadaki süreçleri simülasyon kullanarak kısaltıyor. Sürüş simülasyonu olarak düşünebileceğiniz yazılımlar hem zamandan hem de paradan tasarruf sağlıyor, çünkü ilk prototiplerin maliyetleri inanılmaz seviyelerde.

Sürecin bir sonraki serisi “M1” otomobilleri oluyor. Bu araçlarda gerçek zemin ve gerçek yürüyen aksam kullanılmasına karşın üst gövde panelleri dayanıklılık için ilave mukavemetle hazırlanıyor. Serinin devamında ise 1PT, 2PT ve 3PT otomobiller ortaya çıkıyor. “Gerçek” otomobil diyebileceğiniz bu araçlar Gaydon’daki farklı bantlarda üretiliyor ve ekiplerin son seri modelleri üretmeden önceki son ayarları yapması ve el alışkanlığı kazanması bu yolla sağlanıyor. “Her bağlantının ve her parçanın toleransı olduğunu düşünün,” diyor Becker ve ekliyor; “Süreç ilerledikçe toleransınız azalır. Örneğin 2PT’ye ulaştığınızda çok ama çok az detaya müdahale edebilirsiniz. Böylece rafine etme işlemi devam eder ve sonunda Job 1 otomobiller doğar. Yani bugün kullandığınız otomobil…” Öğrendiğime göre Job 1 otomobiller showroom’lara yollanan otomobillerle bire bir aynı oluyormuş. “Bugün otomobilin kalitesinin daha rafine ve daha homojen olduğunu da fark etmişsinizdir.” Bunda bir yanlış yok: “Job 1 otomobilleri lansmanlarda kullanamıyoruz, çünkü bu durumda incelemeler yayınlanmadan önce otomobiller showroom’lara ulaşmış oluyor. Dolayısıyla Job 1 otomobilleri şu andan itibaren karşılaştırmalı testler için basınla paylaşabiliyoruz.”

Wellesbourne’da yer alan yeni merkez, Gaydon’daki eski düzenin yanında NASA laboratuvarı gibi hissettiriyor. Sıkışık ve yaşlı eski merkez, bölgenin trafik sorunlarından dolayı günün belli saatlerinde kullanılabiliyordu. Öyle ki Aston Martin mühendisleri bu alana 09:00 ile 15:00 arasında giriş çıkış yapabiliyordu. Aksi takdirde kıymetli saatler trafikte heba oluyordu ki yeni tesis 250 civarında mühendis ve teknisyen barındırıyor. Üç katlı yapının 40 adet araç rampası (eskinin üç katı) bulunuyor. Yolun karşısındaki devasa yeşil kutucukta markanın parça ve lojistik işlemleri yürütülürken, ilave binada ise Valkyrie isimli hiper otomobil projesi için çalışmalar yapılıyor.

Bir gelişim mühendisi için burası cennet sayılır. Zira daha önce prototiplerin gelişim süreçleri Midlands’deki farklı alanların arasında yürütülüyor ve mühendisler bambaşka şeylere odaklanmak durumunda kalıyordu. Yeni tesis ise birçok farklı birimi aynı yere topluyor: Yazılımların geliştirilip test edildiği bir alan, çarpışma testleri için bir alan, süspansiyon gelişimi ve testi için bir alan, sıcaklık ve soğukluk testleri için bir alan, NVH için “sessiz oda” isimli alan ve hatta basın test araçları için ayrılmış bir alan. Tesiste yürürken birbirinden farklı spor otomobillere rastlıyorsunuz ki bunların içinde rakip araçlar da mevcut. Fakat girişte imzaladığım kağıt çok konuşmamam gerektiğini yazıyordu. Kim bilir, belki az sonra çenem düşer.

Aston Martin’in mühendislik alanındaki ilerleme aksiyonları yalnızca söz konusu yeni tesisin açılışından ibaret değil. Marka tıpkı Fiorano ve Weissach gibi, kendisine özel bir test pisti hazırlıyor. Silverstone ile yapılan anlaşma gereği Stowe bölümü artık Aston tarafından kulla-

“YENİ MERKEZ, GAYDON’DAKİ ESKİ DÜZENİN YANINDA NASA LABORATUVARI GİBİ HİSSETTİRİYOR”

AMV 8

“OTOMOBİL BU YOLLARI DAHA ÖNCE GÖRMEDİĞİMİZ BİÇİMDE GERİDE BIRAKAN BİR SÜRÜŞ KARAKTERİ SUNUYOR”

nılacak. Büyük pist ise ihtiyaç halinde markanın hizmetinde olacak.

“Üç buçuk yıl önce burada işe başladığımdan bu yana bir test pistine ihtiyacımız olduğunu söylüyordum,” diyor Becker; “Şu an gelişim araçları üzerinde değişiklikler yaptığımızda Nürburgring’e veya Nardo’ya seyahat etmek zorundayız. Dolayısıyla süreçler çok uzuyor. Silverstone tesisiyle birlikte araçlar üzerinde çok daha sık değişim yapma özgürlüğümüz olacağı gibi, gerekli ekipmanlara daha hızlı ve kolay şekilde ulaşabileceğiz. Atölyelerde yedi kişilik teknisyen ekibi tam zamanlı çalışacak. Porsche ve Ferrari bu şekilde ilerliyor ki büyük oyuncu olmak için bu tarz bir tesise sahip olmak şart.”

Burada gördüğünüz son seri Vantage’ı daha önce kullandığımız mavi otomobille aynı anda kullanma ve kıyaslama şansımız olmadı, çünkü geçtiğimiz altı aylık ilerleme neticesinde 2PT ve 3PT kodlu araçların yerini Job 1 araçlar aldı. Öte yandan Aston’un yeni mühendislik evinin otomobilde olumlu izler bıraktığını söyleyebilirim. En önemli değişim direksiyonda: Daha önceki hissiz ve kırık karakter gitmiş, yerine okuması kolay ve tek hamle ile kullanılabilen bir karakter gelmiş. Güven veren bu detayın haricinde, arka aksta daha önce hissettiğimiz yatma eğiliminin de ortadan kaldırıldığını ifade edeyim. Buradaki Aston’u gerçekten zorlayarak ve hızla kullanabilirsiniz. İşin güzel tarafı bunu siz istemeseniz bile otomobilin istemesi…

Becker’ın dediği gibi, Silverstone Pisti’nin yakınlarında oldukça zorlayıcı yollar mevcut. Vantage’ın son hali bu yolları daha önce görmediğimiz biçimde geride bırakan bir sürüş karakteri sunuyor. Halen geniş hissettiren ve köşeleri kabinden halen görünmeyen Aston birkaç kilo kaybetse harika olabilir. Bununla birlikte iç mekan kalitesinden sürüş özelliklerine, otomobilin ciddi bir ilerleme kaydettiği ortada.

Elbette Vantage’ın son haliyle, daha önce editörümüz James Disdale tarafından kaleme alınan grup testini kazanabileceğini söyleyemem. O günkü koşulları ve otomobilleri aynı anda yeniden bir araya getirmek olanaksız. Bununla birlikte Aston’un artık rekabette çok daha kuvvetli olacağını kolaylıkla söyleyebilirim. Uzun lafın kısası, Vantage istediğimiz noktaya gelmiş. Sürüş karakteri görünüşü gibi olan otomobil tok, keskin, gayet kullanışlı ve kulağa hoş gelen bir deneyim sunuyor.

Terk edilmiş bir yarış pisti kadar melankolik bir şey bilmiyorum. Stowe Pisti’nde adımlarken, daha önce organize edilen kurumsal sürüş eğitimi aktivitelerinin afişleri ve ikramların çevreye saçılan ambalajları dikkatimi çekiyor. Tesisin anahtarlarını 16 Ekim’de teslim alan Aston Martin yaklaşık altı haftada kullanıma başlamayı planlıyor. Böylece V8 ve V12 tınıları bu bölgenin geleneksel nefeslerine dönüşecek. Stowe Pisti yaklaşık 1.5 km’lik uzunluğuyla fazla uzun sayılmasa da, Aston’un bu alandaki virajları düzenleyerek hızlı bir viraj yaratma düşüncesi varmış. Gümüş renkli garaj kapılarının gün boyu açılıp kapandığını, birbirinden güzel spor otomobillerin pistte turlamaya doyamadığı bir tesis hayal etsenize… İşte görmek istediğimiz Aston Martin.

Aston Martin Vantage

Motor V8, 3982cc, twin-turbo **Güç** 510 bg @ 6000 d/d **Tork** 684 Nm @ 2000-5000 d/d
Ağırlık (kuru) 1530 kg **Güç/ağırlık (kuru)** 334 bg/ton **0-100 km/s** 3.6 sn
Maks hız 314 km/s **Baz fiyat** 120.900 Sterlin
evo skoru ★★★★½

blackcircles.com
DESTEĞİYLE

evo

LASTİK TESTİ 2018

Dergimizin her yıl bir kez gerçekleştirdiği lastik testlerinde bu yıl 19 inç ölçüsündeki performans lastikleri mukayese ediliyor

yazı JOHN BARKER

fotoğraflar PETE GIBSON

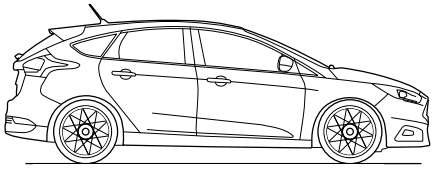
ŞAYET KULLANDIĞINIZ OTOMOBİLDE 19 İNÇ ÖLÇÜLÜ JANTLAR yer alıyorsa, muhtemelen son yıllarda üretilmiş bir spor otomobile sahipsiniz demektir. Performansı ve dinamizmi ile halen taze sayılacak bir noktada olduğunu varsaydığımız bu otomobilde 235/35 R19 ölçülü lastiklerin yer alması kuvvetle muhtemel. İşte bu yüzden testimizde söz konusu ölçü ile çalışacağız.

Her zaman olduğu gibi lastikleri hem objektif, hem de subjektif olarak değerlendireceğiz ki subjektif değerlendirmelerin genel sıralamadaki payı %40 olacak. Testimizde yer alan lastikleri birçok istasyonda değerlendireceğiz ki bunun amacı da farklı disiplinlerde en iyiye ulaşmak. Örneğin ıslak zeminde en iyi tutunan veya direksiyon hissiyatına en çok katkı sağlayan gibi… Tabii bir de tüm disiplinlerin arasındaki dengeyi yakalayanı arayacağız.

Bu çalışmayı altı farklı lastikle yapıyoruz. Bunların birçoğu premium üreticilerin imzasını taşıyor. Bridgestone geçen yılın testinde pek başarılı olamayan S001 modeliyle bu yılın testine katılmak istemedi. Hankook stok probleminden dolayı aramızda değil. Kumho, Pirelli ve Vredestein ise bu ölçüdeki yeni model lastiklerinin henüz satışa sunulmak üzere olduğunu belirttiler.

OTOMOBİL

Önden çekişli Focus ST bir lastik testi için oldukça uygun. Otomobil sıkı ve dengeli şasisi, detaylı direksiyon hissiyatı ve arka kısmını hafifçe bırakarak yön değişimlerini kolaylaştırma eğilimiyle bu işe çok elverişli. Otomobilin tutunma karakteri lastiklerin limit davranışını değerlendirmemizi kolaylaştırırken, 2.0 litrelik turbo motorun 2000 d/d'de sunduğu 360 Nm'lik tork ise çekiş gücünü sınayacak.



PİST

Son birkaç yıldır Goodyear'ın Güney Fransa'da yer alan Mireval Pisti'ni kullanıyoruz. Dengeli ve ılıman bir iklime sahip olan bu yerin ıslak zeminde yol tutuş parkuru son ziyaretimizden sonra yenilenmiş. Zeminin daha tutarlı hale getirildiğini söyleyen yetkililer bu durumun lastiklerin tutunma ve kontrol becerilerini daha verimli sınama olanağı sunduğunu belirtiyor. Kuru zemin tutunma parkuru ise hızlı ve zorlayıcı virajları kadar, dar ve teknik virajlarıyla da zengin bir test ortamı sunuyor.

LASTİKLER

1. Continental
SportContact 6
235/35 R19 91Y XL

2. Dunlop
SportMaxx RT 2
235/35 R19 91Y XL

3. Falken
Azenis FK510
235/35 R19 91Y XL

4. Goodyear
Eagle F1 Asymmetric 3
235/35 R19 91Y XL

5. Michelin
Pilot Sport 4 S
235/35 R19 91Y XL

6. Toyo
Proxes Sport
235/35 R19 91Y XL

Tüm ürünler bağımsız tedarikçilerden sağlanmıştır

ISLAK ZEMİNDE YOL TUTUŞ

KURAK BİR ARAZİNİN İÇERİSİNDE yer alan ıslak zeminde yol tutuş parkuru, araziyle birlikte nazik biçimde alçalıp yükselerek tutunma ve kontrolü farklı biçimlerde sınıyor. İkinci viteste geçilen U virajın girişi frenajı, çıkışı ise çekiş gücünü test ederken; diğer tüm virajlar üçüncü viteste ve orta hızda geçiliyor. Sol-sağ-sol kombinesi ise dengeyi, tutunmayı ve en önemlisi güven duygusunu test ediyor.

En hızlı zamanları yapan lastiklerin aynı zamanda en iyi hissettiren lastikler olmasına şaşırmamak gerek. Dolayısıyla objektif verilerin subjektif değerlendirmeler üzerinde etkili olduğunu söylemek mümkün. Vatan topraklarında mücadele eden Dunlop 64.1 saniyelik derecesiyle birinci oluyor ve son sıradaki lastiğe 2.7 saniye fark atıyor. Birinci sırayı sadece 0.1 saniye ile kaçıran Goodyear ise subjektif değerlendirmede ilk sırayı alıyor. Notlarımda; "Gaz pedalına çok daha erken basabiliyorsunuz, çünkü tutunma hissiyatı oldukça yüksek. Sakin karakterli bir lastik olduğu için sürücünün panik yapmasına engel oluyor ve böylece limitlerde sürüşü kolaylaştırıyor" yazıyor. Dunlop da benzer şekilde etkileyici bir ürün: "Nadiren panik yapıyor. Arka kısım orta hızlı virajlarda hafifçe ve kontrollü biçimde açıldığı için zorlamak keyfe dönüşüyor."

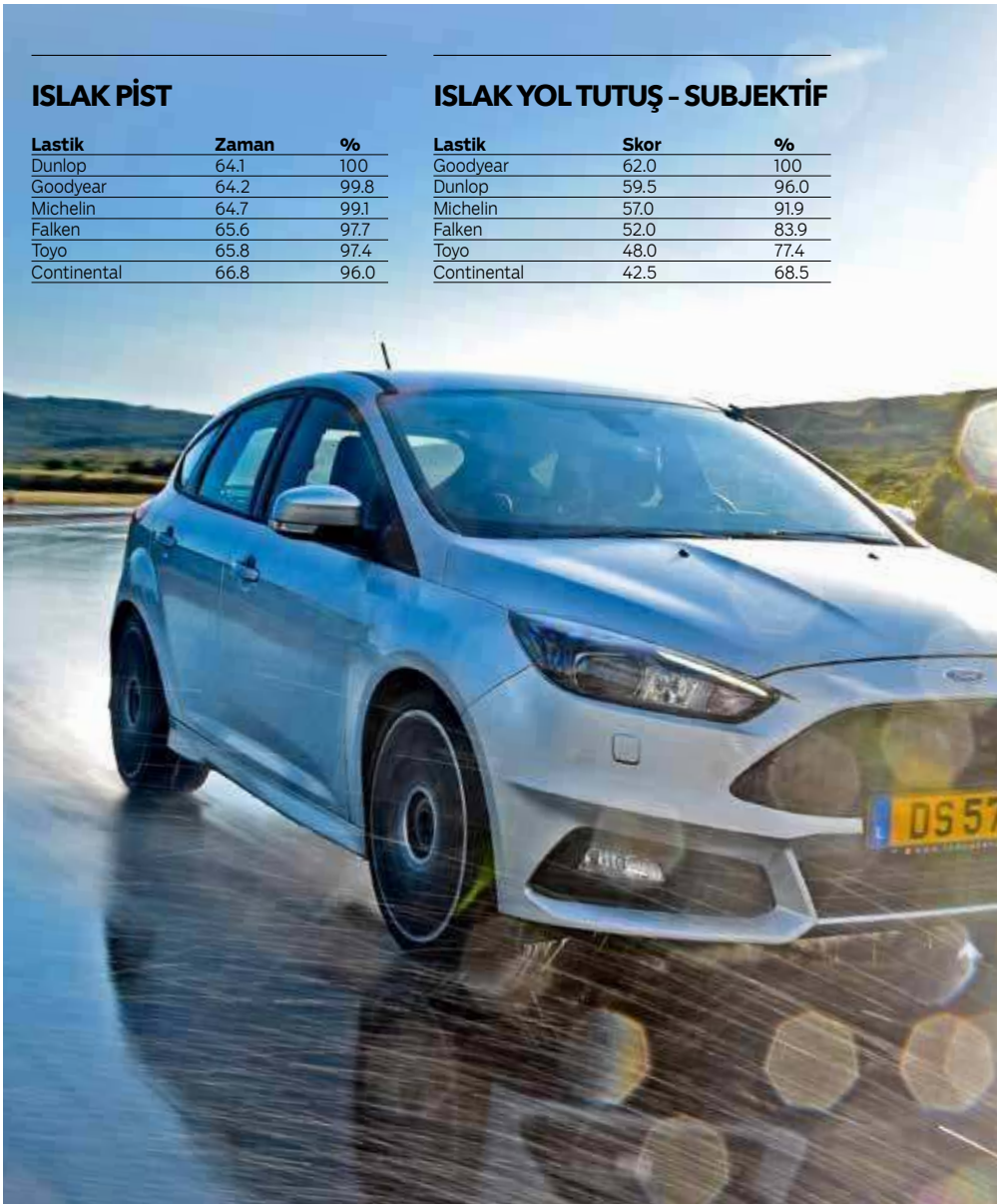
Objektif ve subjektif değerlendirmelerin üçüncü sırasını Michelin alıyor. Ürünün Goodyear'dan yarım saniye daha yavaş kalmasının sebebi ıslak zeminde keskin hissettirerek hızlı virajlarda Goodyear kadar pozitif bir hissiyat vermekten geri kalması. Yine de Michelin'in virajda çizgiyi muhafaza etmek konusunda Goodyear'dan başarılı olduğunu söyleyebiliriz. Dördüncü sırada ise Michelin'i bir saniye geriden ta-

ISLAK PİST

Lastik	Zaman	%
Dunlop	64.1	100
Goodyear	64.2	99.8
Michelin	64.7	99.1
Falken	65.6	97.7
Toyo	65.8	97.4
Continental	66.8	96.0

ISLAK YOL TUTUŞ - SUBJEKTİF

Lastik	Skor	%
Goodyear	62.0	100
Dunlop	59.5	96.0
Michelin	57.0	91.9
Falken	52.0	83.9
Toyo	48.0	77.4
Continental	42.5	68.5



kip eden Falken yer alıyor: “Tepkiler daha yumuşak, tutunma hissiyatı bir nebze gevşek ancak genel olarak hoş bir dengesi var. Hızlı virajlarda arkadan kayma eğilimini artırması tur zamanını olumsuz etkiledi.”

Her iki değerlendirmenin beşinci sırasında Toyo yer aldı. Bu lastiğin Falken ile benzer bir hissiyat sunmasının yanında biraz daha az tutunduğunu söyleyebiliriz. “Dengeyi bulmak zor değil, ancak geri bildirimler biraz bulanık olabiliyor.” Toyo’yu bir saniye geriden takip eden Continental her iki değerlendirmede de son sırayı aldı. Islak zeminde becerilerini çabucak tüketen Continental birkaç noktada kızakladı. Ayrıca hızlı virajlarda rakipleri kadar hızlı olamadığı gibi, diğerlerinin tutunduğu bazı noktalarda arkadan kayma eğilimi yarattı. Doğrusu Continental ıslak zeminde güven telkin etmiyor.

ISLAK DAİRE

ISLAK DAİREDE BİR LASTİĞİN yanal tutunma direnci sınanıyor. Beklemediğimiz şekilde, ıslak zeminde yol tutuş pistinin sonuncusu olan Continental burada ilk sırayı alıyor. Goodyear ise beşinci oluyor. Pistin en hızlısı Dunlop burada ikinci oluyor. Son sırada ise, kayda değer bir farkla Toyo yer alıyor.

ISLAK DAİRE

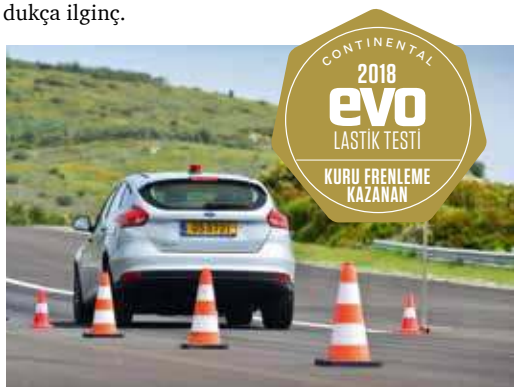
Lastik	Zaman	%
Continental	14.18	100
Dunlop	14.23	99.6
Falken	14.35	98.8
Michelin	14.36	98.7
Goodyear	14.54	97.5
Toyo	14.90	95.2

FRENAJ VE YUVARLANMA DİRENCİ

FRENAJ KRİTERİNİN EN tutarlı lastiği Michelin oluyor. Islak zemin frenajında (80 km/s – 1 km/s) ikinciye neredeyse yarım metre fark atarak lider olan Michelin, kuru zemin frenajında (100 km/s - 1) ise birinciliği kıl payı farkla Continental’e kaptırıyor. Bu arada ıslak zeminde Continental beşinci olarak en iyi performansa sahip lastikten yaklaşık bir metre daha geç durabildi.

Dunlop iki farklı zeminde de tutarlı ve güçlü bir performans sergiledi. Dunlop kuruda üçüncü olurken, ıslakta ise ikinciliği Falken ile paylaştı. Söz konusu sıra Falken’in en iyi derecelerinden bir tanesi. Toyo ıslak zeminde birinciden 3.3 metre daha geç dururken, kuruda ise bu fark tam 4.4 metreye yükseldi. Yani bir otomobil uzunluğu kadar!

Yakıt tüketimi lastiğin yuvarlanma direnciyle doğrudan ilgilidir ki, bu bilgi lastik profilinde yer alır. Kağıt üzerinde bakıldığında Dunlop, Goodyear ve Michelin “C” seviyesi ile ilk üçte yer alırken; Continental, Falken ve Toyo ise “E” seviyesi ise son üçü oluşturuyor. Ölçümlerimizin ardından Toyo’nun bu disiplinde üçüncülüğe yerleşmesi oldukça ilginç.



KURU ZEMİNDE FREN

Lastik	Metre	%
Continental	34.0	100
Michelin	34.1	99.7
Dunlop	34.9	97.4
Goodyear	35.6	95.5
Falken	36.5	93.2
Toyo	38.4	88.5

ISLAK ZEMİNDE FRENLEME

Lastik	Metre	%
Michelin	23.2	100
Dunlop	23.6	98.3
Falken	23.6	98.3
Goodyear	24.0	96.7
Continental	24.1	96.3
Toyo	26.3	88.2

YUVARLANMA DİRENCİ

Lastik	Katsayı	%
Dunlop	8.76	100
Goodyear	8.80	99.5
Toyo	8.92	98.2
Michelin	9.16	95.6
Continental	9.57	91.5
Falken	9.60	91.3

KIZAKLAMA

KIZAKLAMA BİR LASTİĞİN zeminle ilişkisinin kesildiği, dolayısıyla kontrolden çıktığı durumları ifade eder. Bu bölümde olması gerekenden %15 daha hızlı hareket ederek lastiklerin kontrolden çıktıkları hızları düzlükte ve virajda ölçümledik. Elbette veriler ve sıralama her zaman aynı olmuyor. Dunlop bu bölümde birinci olurken, Goodyear onu yakın takip ediyor. Toyo iyi bir performansla üçüncü olurken Continental, Falken ve Michelin üçlüsü son sıraları belirliyor. Bu üçlü düzlükte kayda değer olmasa da viraj kızaklamasında birincinin epey gerisinde kaldı.

DÜZ YOLDA AQUAPLANING

Lastik	Maks hız	%
Dunlop	86.3	100
Goodyear	85.4	99.0
Toyo	83.6	96.9
Falken	82.3	95.4
Michelin	82.0	95.0
Continental	79.8	92.5

VİRAJDA AQUAPLANING

Lastik	Maks hız	%
Dunlop	69.1	100
Goodyear	71.0	99.7
Toyo	68.4	97.7
Falken	68.1	85.3
Continental	66.7	83.4
Michelin	66.5	79.4

KURU ZEMİNDE YOL TUTUŞ

İR ZAMANLAR YARIŞ PİSTİ olan bu yerin sağa doğru hızla ve alçalarak kıvrılan ilk virajında tutunma ve keskinlik test ediliyor. Yüksek hızda frenaj gerektiren ikinci viraj ve dar karakterli üçüncü viraj denge ile kontrolü sınıyor. Takip eden ve turu tamamlayan tırmanmalı kombine virajlar ise çekiş gücü ile keskinliği ölçmemizi sağlıyor.

En iyi zaman 84.9 saniye ile Continental'den gelirken, Michelin onu az farkla takip ediyor. Buna şaşırmadık çünkü söz konusu ikili bu bölümde keskin, etkileşimli ve direkt bir hissiyat yarattı. Continental direksiyona şahane bir keskinlik katarken otomobilin dengesini güçlü ve eğlenceli bir noktaya taşıdı. Michelin ise rakibiyle benzer bir kararlılık sergileyerek güven telkin etti ki, ikinci olmasının sebebi Continental kadar sıkı bir tutunma hissiyatı yaratmamış olması.

Performans farkını ifade etmek açısından üçüncü ve dördüncü sırada yer alan Dunlop ve Goodyear'ın durumu kayda değer. Bu lastiklerin tur zamanları arasında iki saniye civarında bir fark oluştu ki, söz konusu fark özellikle direksiyon ve tutunma hissiyatına net biçimde yansıdı. Subjektif değerlendirmede bir adım önde olan Goodyear bunu virajda ve frenajda sergilediği olgunluğa borçlu. "İtaatkar, ince ayarlara açık ve frenajda iyi" diyor notlarım ve şöyle devam ediyor: "Sadece en iyilerin keskinlik hissiyatından ve çekiş gücünden geride kalıyor." Dunlop için de benzer notlar mevcut: "Keskinliği başarılı, ölümcül bir günahı yok, sadece Continental'den sonra sıradan hissettiriyor ve Dunlop'a denk sayılacak bir performans gösterdiyse de subjektif değerlendirmede geride kaldı." Falken'i etkileşim noktasında zayıf bulduk ki notlar bunu doğruluyor: "Anlık tepkileri ve ayarlanabilirlik konusundaki uyuşukluğuyla boş bir hissiyat yarattı. Frenajda zayıf kaldığı için viraja diğerleri kadar konforlu biçimde hız taşıyamadı."

Son sırada yer alan Toyo, Falken ile benzer bir karakteri yaklaşık yarım saniye geriden gelen bir tur zamanı ile birleştirdi. Frenajda zayıf hissettiren Toyo'nun çekiş gücü de yetersiz kaldı ki, bu durum onu etkileyici olmaktan alıkoydu. Yine de tutunmada kaybettiğini dengede geri kazanan Toyo hızlı virajlarda hoş bir akış yakaladı.

YOL SÜRÜŞÜ

YOL SÜRÜŞLERİNDE GERİ bildirimlere ve hissiyata odaklanıyoruz. Bunun için bir lastiğin farklı zeminlerle baş etme becerisi ve direksiyon hissiyatı temel kriterler.

Tıpkı kuru zeminde yol tutuş disiplininde olduğu gibi, burada da Continental ve Michelin'in sportif yetenekleriyle ön plana çıktığını, diğer lastiklerinse daha geniş karakterlere sahip olduğunu hissediyoruz. Dereceler yakın olsa da Continental şahane direksiyon hissiyatıyla öne çıkmayı başardı: "Girdilere keskin tepkiler verdi ve etkileşimini, inceliğini yitirmedi," diyor notlar. Ne var ki sürüşte biraz sertlik ve gürültü ortaya çıktı. Michelin de benzer bir karakter ortaya koyuyor: "Direksiyonda direkt ve incelikli bir hissiyat ortaya çıkardıysa da, biraz gürültülü ve sert bir sürüş söz konusu."

İkinci sırada yer alan Dunlop daha geniş bir yetenek bandına sahip. Direksiyon düşük hızlarda biraz gevşek kalsa da 80 km/s ve üzerinde hissiyat bakımından toparlanıyor. Ayrıca zemin pürüzlerini emme becerisi ve gürültü seviyesi grubun sportif seçeneklerine kıyasla daha iyi. Michelin ile üçüncü sırayı paylaşan Goodyear, Dunlop'a kıyasla daha fazla direksiyon hissiyatı sunduysa da yol gürültüsü ve pürüzleri sönümleme bahislerinde geride kaldı. Falken yön değiştirme becerisi bakımından Dunlop'a denkti, fakat sürüşte titreşimler yarattı. Toyo ise direksiyon hissiyatını zayıflatırken huzurlu ama gürültülü bir sönümleme karakteri sundu.

KURUDA PİST TURU

Lastik	Zaman	%
Continental	84.9	100
Michelin	85.0	99.9
Dunlop	86.8	97.8
Goodyear	86.8	97.8
Falken	87.0	97.6
Toyo	87.6	96.9

KURUDA YOL TUTUŞ - SUBJEKTİF

Lastik	Skor	%
Continental	62.0	100
Michelin	60.5	97.6
Goodyear	50.5	81.5
Dunlop	49.5	79.8
Falken	45.5	73.4
Toyo	43.5	70.2

YOL ROTASI

Lastik	Skor	%
Continental	22.5	100
Dunlop	21.5	95.6
Goodyear	21.0	93.3
Michelin	21.0	93.3
Falken	20.5	91.1
Toyo	20.0	88.9

SONUÇLAR

6 TOYO Grubun en uygun fiyatlı seçeneği olan Toyo birçok disiplinde geride kalsa da çoğu zaman grubu arkadan takip etmeyi başardı. Islak zeminde özellikle kızaklama direnci bakımından çok iyi iş çıkarsa da standart fren testinde biraz hayal kırıklığı yarattı. Zeminle iletişim kurduğunu nadiren hissettiren Toyo genel olarak iyi hissettirmedi.
BLACKCIRCLES YORUMU *Grubun en iyisi olmayı başaramasa da Toyo kullanıcıları genel olarak pozitif geri bildirimlerde bulunuyor. Kullanıcılar yol tutuş ve güvenilir fren performansı bakımından üründen memnun kalmış.*

5 FALKEN Bazı disiplinlerde oldukça rekabetçi olmayı başardı. Özellikle ıslak ve kuru zeminde yol tutuş disiplinlerinde başarılı olan Falken ıslak zeminde canlı ve iyi tutunan bir karakter sunsa da direkt ve etkileşimli bir direksiyon hissiyatı yaratmayı başaramadı.
BLACKCIRCLES YORUMU *Gruptaki bazı diğer lastikler kadar çok satılan bir seçenek değil. Ne var ki Falken tercih eden kullanıcılar kararlarından genel olarak memnun olduklarını bildiriyor.*

4 CONTINENTAL Kuru zeminde kayda değer bir performans sergileyen keskin ve incelikli bir lastiğe ihtiyacınız varsa Continental tercih etmelisiniz. Continental, yol sürüşünde grubun en sportif hissiyatını sundu. Ne var ki zemin ıslandığında hayal kırıklığı yaratıyor.
BLACKCIRCLES YORUMU *Continental kullanıcılardan olumlu yorumlar almak konusunda tutarlı bir performans sergiliyor. Tutunma ve yol tutuş performansı beğeniliyor.*

3 DUNLOP Islak zeminde yol tutuş ve kızaklama disiplinlerinde Goodyear'ı geride bırakmayı başardı. Kuru zeminde grubun en iyileri kadar direkt ve etkileşimli sayılmaz ki bunu hem tur zamanlarıyla hem de subjektif yorumlarda ortaya koydu.
BLACKCIRCLES YORUMU *Kullanıcılar bu ürüne 5.0 üzerinden 4.6 puan vermiş. Dunlop sürüşü sessizleştirmesi, yumuşak performansı ve güvenilir tutunma karakteriyle beğeni topluyor.*

2 GOODYEAR Islak zeminin en iyisi. Islak zeminde yol tutuş testinde olgun, becerikli ve canlı bir karakter sundu. Diğer bütün disiplinlerde ortalamanın üzerinde kalmayı başaran Goodyear, tıpkı Dunlop gibi, kuru zeminde direksiyon hassasiyeti ve keskinlik konusunda geride kaldı.
BLACKCIRCLES YORUMU *Kullanıcılar arasında popüler bir ürün. 2500'den fazla kullanıcı yorumu ile 5.0 üzerinden 4.6 puan toplamış.*

1 MICHELIN Direksiyon hissiyatı, tutunma becerisi ve tepkileri ile kuru zeminde gerçek bir performans lastiği. En güzel yanı ise ıslak zeminde de marifetli olması. Spor otomobilinizden her koşulda en iyiyi almak istiyorsanız, kesinlikle Michelin tercih edebilirsiniz.
BLACKCIRCLES YORUMU *Görece yeni bir ürün olmasına karşın şimdiden fan kitlesi oluştu. 5.0 üzerinden 4.8 puan toplayan lastiğin tutunma becerisi, konforu ve yol tutuş karakterine pozitif etkileri ön plana çıkıyor.*

Cengiz Topel Cad.
No:14 Etiler İSTANBUL
0212 358 52 72

AutoSpa Etiler
autospa_
autospaistanbul

AutoSpa
Auto Detailing
By Özkan Ateş

"Dünya Markalarının katkıları ile AUTOSPA ETİLER, araçlarınıza NANO CERAMIC kaplama hizmetiyle ilk günkü heyecanı yeniden yaşatacak..."

CERAMIC 9H & GLASS COATING TECHNOLOGY

• Super Hydrophobic Effect • High Gloss Finish
• Anti-Graffiti • Weather & UV Resistance
Advanced Chemical Resistance • Oxidation & Corrosion Resistance

DÜNYA'DA SERAMİK KAPLAMADA BİR MARKA OLAN PASTA WAX GRUBU ARTIK TÜRKİYE'DE!

TÜRKİYE GENELİ
BAYİLİKLER VERİLECEKTİR

Angelwax
Heaven Scent Wicked Finish

Türkiye Genel Distribütörü - OG İÇ VE DIŞ TİC. LTD. ŞTİ
Melikgazi Kayseri / İletişim : 0544 324 20 55
angelwaxturkiye@gmail.com
www.angelwax.com.tr

yazı HENRY CATCHPOLE

ANGELES CREST OTOYOLU

Sıralı altı silindirin tatlı tınılarıyla bir California rüyası

SAAT SABAHIN DÖRDÜ. PASADENA'DA bir moteldesiniz. E-postalarınızı kontrol ettiniz, kitabınızı bitirdiniz, iki tane kare bulmacayı tamamladınız ve sonunda bir Amerikan futbol maçına denk geldiniz. Tek istediğiniz jet lag belasından kurtulmak… 12 saat sonra Swindon'da bulunan bir Amerikalı'nın aynı acıyı yaşayıp yaşamayacağını dahi sorgulayacak kadar sıkılmış haldesiniz. Beş dakika sonra, 'first and ten' ifadesinin ne anlama geldiğini çözmeye çalışırken, gözleriniz usul usul kapanmaya başlıyor…

Maç devam ederken kendinizi bir otoparkta buluyorsunuz. Burası trafik karmaşası yaratmak için oluşturulmuş bir alana benzemiyor. Etrafta katlanmış tekerlekli sandalyelere veya mobilya kutularına dair belirtiler yok. Görebildiğiniz tek koltuk iyi tutunan alkantara ile gevşek biçimde kaplanmış bir spor koltuk. Direksiyonda da benzer bir alkantara kullanılmış ki sert tasarımlı direksiyonun üzerinde yalnızca bir adet tuş bulunması iç mekanın geneliyle uyum içinde.

Henüz idrak edemediğiniz bazı sebeplerden dolayı, park halindeki pikapları ve SUV'leri geride bırakmak için yan yolda çabucak yol alıyorsunuz. İlginçtir sizi parmakla gösteren veya ayıplayan birileri olmadı. Muhtemelen otomobilinizden yayılan emme seslerini beğendiler.

Bir sonraki çıkışa saparak 'Anglesey Crest Otoyolu'na bağlanmış oluyorsunuz. Böylece otoyolun özgürlüğü usul usul ortaya çıkmaya başlıyor. Ama ilk önce soldaki girişi izleyip depoyu doldurmak gerek. Birkaç kişi yakıt dolumu sırasında sizinle göz göze geliyor ve onaylar bir edayla baş sallıyor. Kafalar karışık: Bu otomobil Amerika'ya ithal edilmiş miydi? Sorunun cevabı net olmasa da, herkes otomobil ve yol arasındaki uyumun farkında.

Şanzımanın pürüzsüz olmayışı arka mahalle yollarında kendisini hissettirmiş olsa da, tıpkı BBS jantları saran Cup lastikler gibi, bu dişli kutusu da uyuşukluk etmek için tasarlanmadı. İnce bir yolu takip ederken CS Lewis'in giysi dolabına dalmış gibi hissediyor ve birkaç metre içerisinde bambaşka bir manzaranın içine düşüyorsunuz. Medeniyet ve kaldırımlar geride kaldı. Şimdi, sarı şeritli yol yemyeşil dağlara doğru yılan gibi kıvrılmakta…

> "İNCE BİR YOLU TAKİP EDERKEN CS LEWIS'İN GİYSİ DOLABINA DALMIŞ GİBİ HİSSEDİYORSUNUZ"

Virajlar çoğunlukla uzun ve geniş. E46 M3 otomobilinizin görece yumuşak süspansiyonları yolla birlikte akıp gidiyor. Bir virajdan sonra karşınızda bulduğunuz polis otomobilini görünce yüreğiniz ağzınıza gelse de, amaçlarının gözlemlemek olduğunu anlayınca rahatlıyorsunuz.

Uzun bir sol virajda E46'nın önden motorlu, arkadan itişli mimarisinden kaynaklı öz dengeyi zorlayarak hafif hafif yanlamaya başlıyorsunuz. Sanki günlerdir yan gider gibisiniz. Bunda CSL'in pariak biçimde devir çeviren motorunun ve gazla ayarlanabilen karakterinin payı büyük. Çok doğal hissettiren bu süreç boyunca gördükleriniz LA karmaşasıyla buraların bambaşka gezegenlere ait olduğunu düşündürüyor.

O sırada polis 'üçlük!' diye bağırıyor. Bunu otomobilinizin şıklığını değerlendirmek için mi söyledi acaba? Peki on üzerinden mi değerlendiriliyoruz? Gözleriniz açılıyor ve ekrandaki maçın futboldan basketbola döndüğünü fark ediyorsunuz. Sadece bir Amerikan rüyası…

FOTOĞRAF: ALAMY

OTOMOBİL ~ YAT ~ TEKNE

SOĞUK ZİNCİR BUZ DOLAPLARI

IcePeak Oto Buzdolabı
12 V - 6 litre

IcePeak Wismar Oto Buzdolabı
12 V / 220 V - 26 litre

Igloo Dijital Göstergeli
Oto Buzdolabı
12 litre

IcePeak Danfo 120 DX
Çift Kompresörlü Kontrollü
Oto Buzdolabı
118 litre

Ezetil Kompresörlü Oto Buzdolabı
12 / 24 / 100 - 240 V
18 / 35 / 45 / 60 litre

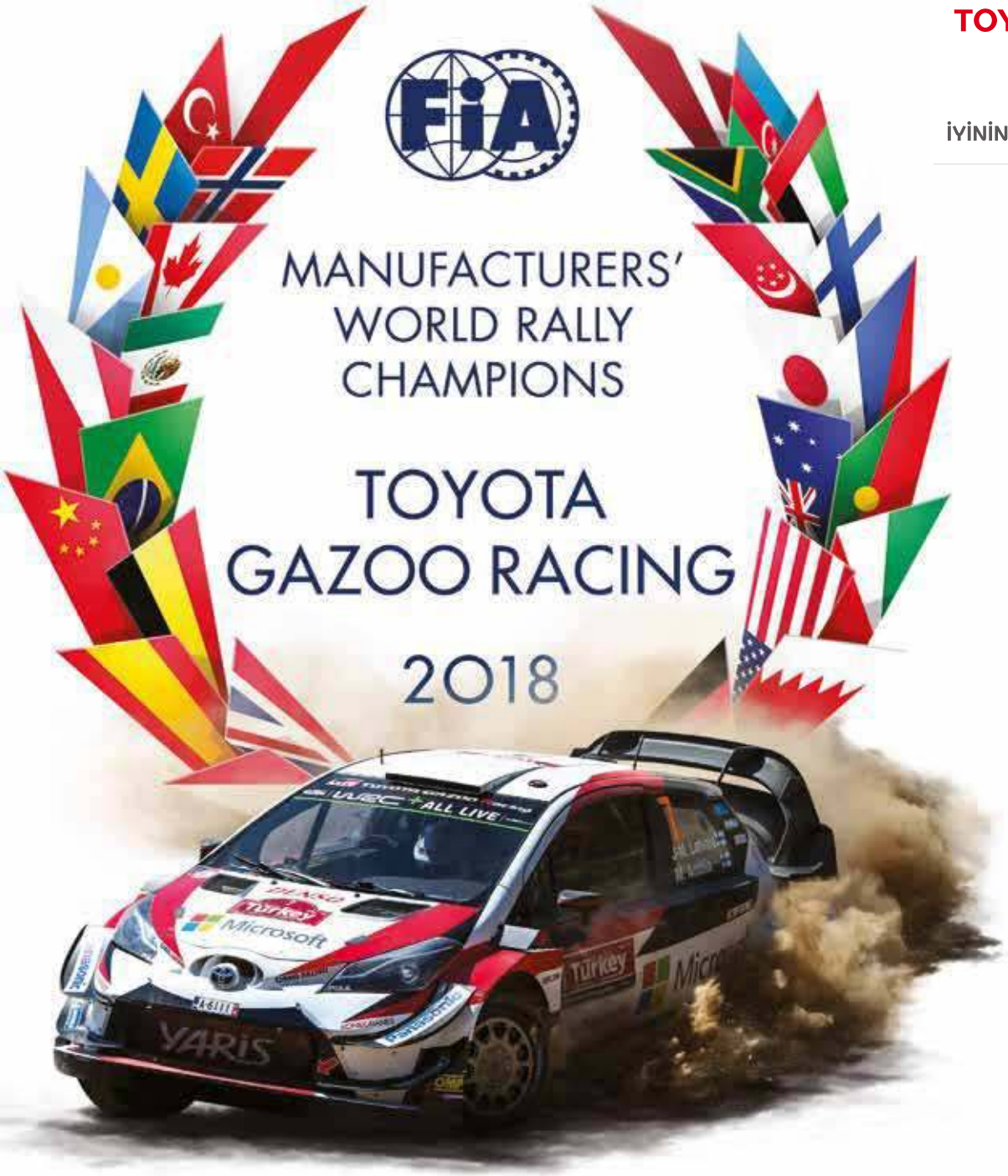
Ezetil Kompresörlü Oto Buzdolabı
12 / 24 / 100 - 240 V
80 litre

AND andoutdoor
And Dayanıklı Tüketim Mal. San. Tic. Ltd. Şti.

And Dayanıklı Tüketim Malları San. ve Tic. Ltd. Şti. E-5 Yanyol No: 196 Avcılar / İstanbul / TÜRKİYE
T: 00 90 (212) 590 38 38 F: 00 90 (212) 593 02 45 www.andoutdoor.com info@andoutdoor.com

TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ



2018 Dünya Ralli Şampiyonası'nda, Markalar Şampiyonu Toyota!

Toyota Gazoo Racing takımımızı tebrik ederiz.

TOYOTA GAZOO Racing

toyota.com.tr